

3 1761 11973354 1

187
1100

Government
Publications



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

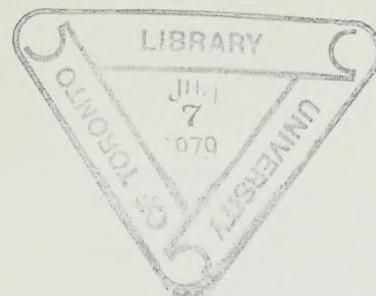
<https://archive.org/details/31761119733541>

*Government
Publications*

Culture statistics

TRAVEL
TO WORK

1973-1977



Statistiques de la culture

DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE
ET LE LIEU DE TRAVAIL

1973-1977

Note

This and other government publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores or by mail order.

Mail orders should be sent to Publications Distribution, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6, or to Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

Inquiries about this publication should be addressed to:

Travel, Tourism and Recreation Section,
Education, Science and Culture Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0Z5 (telephone: 995-9689) or to a local office of the bureau's User Advisory Services Division:

St. John's (Nfld.)	(726-0713)
Halifax	(426-5331)
Montréal	(283-5725)
Ottawa	(992-4734)
Toronto	(966-6586)
Winnipeg	(949-4020)
Regina	(569-5405)
Edmonton	(425-5052)
Vancouver	(666-3695)

Toll-free access to the regional statistical information service is provided in Nova Scotia, New Brunswick, and Prince Edward Island by telephoning 1-800-565-7192. Throughout Saskatchewan, the Regina office can be reached by dialing 1-800-667-3524, and throughout Alberta, the Edmonton office can be reached by dialing 1-800-222-6400.

Nota

On peut se procurer cette publication, ainsi que toutes les publications du gouvernement du Canada, auprès des agents autorisés locaux, dans les librairies ordinaires ou par la poste.

Les commandes par la poste devront parvenir à Distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6, ou à Imprimerie et édition, Approvisionnements et services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

Toutes demandes de renseignements sur la présente publication doivent être adressées à:

Section des voyages, du tourisme et des loisirs,
Division de l'éducation, des sciences et de la culture,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0Z5 (téléphone 995-9689) ou à un bureau local de la Division de l'assistance-utilisateurs situé aux endroits suivants:

St. John's (T.-N.)	(726-0713)
Halifax	(426-5331)
Montréal	(283-5725)
Ottawa	(992-4734)
Toronto	(966-6586)
Winnipeg	(949-4020)
Regina	(569-5405)
Edmonton	(425-5052)
Vancouver	(666-3695)

On peut obtenir une communication gratuite avec le service régional d'information statistique de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard en composant 1-800-565-7192. En Saskatchewan, on peut communiquer avec le bureau régional de Regina en composant 1-800-667-3524, et en Alberta, avec le bureau d'Edmonton au numéro 1-800-222-6400.

STATISTICS CANADA — **STATISTIQUE CANADA**
Education, Science and Culture Division — Division de l'éducation, des sciences et de la culture
Travel, Tourism and Recreation Section — Section des voyages, du tourisme et des loisirs

CULTURE STATISTICS

TRAVEL TO WORK

STATISTIQUES DE LA CULTURE

DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

1973-1977

First issue Première édition

Published by Authority of
The Minister of Industry, Trade and Commerce

Publication autorisée par
le ministre de l'Industrie et du Commerce

May - 1979 - Mai
4-2221-503

Price—Prix: \$1.05

Statistics Canada should be credited when reproducing or quoting any part of this document
Reproduction ou citation autorisées sous réserve d'indication de la source: Statistique Canada

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- . . figures not available.
- . . figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- . . nombres indisponibles.
- . . n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Table of Contents

	Page
Introduction	9
Method of Transportation	11
Distance and Time to Work	29
Size of Automobile Driven to Work	39
Socio-economic Characteristics of Commuters	45
Definitions	55
Methodology and Questionnaires	57

Table des matières

	Page
Introduction	9
Moyen de transport	11
Distance parcourue pour se rendre au travail et durée du trajet	29
Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail	39
Caractéristiques socio-économiques des navetteurs	45
Définitions	55
Méthodologie et questionnaires	57

LIST OF TABLES AND CHARTS

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

	Page		Page
Method of Transportation		Moyen de transport	
Table		Tableau	
1. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada, 1973 - 1977	15	1. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada, 1973 - 1977	15
2. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada and Provinces, 1973 - 1977	16	2. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada et provinces, 1973 - 1977	16
3. Primary Method of Transportation of Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, 1975 - 1977	18	3. Principal moyen de transport des navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, 1975 - 1977	18
4. Perceived Availability and Use of Public Transportation by Commuters, Canada and Provinces, 1973, 1974, 1975 and 1977	20	4. Accessibilité et utilisation des transports en commun par les navetteurs, Canada et provinces, 1973, 1974, 1975 et 1977	20
5. Perceived Availability and Use of Public Transportation by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, October 1975 and November 1977	21	5. Accessibilité et utilisation des transports en commun par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, octobre 1975 et novembre 1977	21
6. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Canada and Provinces, November 1976 and 1977	22	6. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976 et 1977	22
7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976 and 1977	23	7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976 et 1977	23
8. Availability of Public Transportation to Automobile Users and Availability of Automobiles to Users of Public Transportation, Selected Census Metropolitan Areas, November 1977	24	8. Conducteurs d'automobile qui ont accès aux transports en commun et usagers des transports en commun qui disposent d'une automobile, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977	24
Chart		Graphique	
A. Percentage of Commuters Using Automobiles and Public Transportation, Canada, Provinces and Selected Census Metropolitan Areas, November 1977	25	A. Pourcentage des navetteurs utilisant une automobile et les transports en commun, Canada, provinces et certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977	25
B. Primary Method of Transportation of Commuters According to Perceived Availability of Public Transportation, Canada, November 1977	26	B. Principal moyen de transport des navetteurs suivant l'accessibilité des transports en commun, Canada, novembre 1977	26
C. Primary Method of Transportation of Commuters According to Automobile Availability, Canada, November 1977	27	C. Principal moyen de transport des navetteurs suivant la disponibilité d'une automobile, Canada, novembre 1977	27

LIST OF TABLES AND CHARTS – Continued

	Page	Page	
Distance and Time to Work		Distance parcourue pour se rendre au travail et durée du trajet	
Table		Tableau	
9. Distribution of Commuters by Distance to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1977	31	9. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1977	31
10. Distribution of Commuters by Distance to Work, Canada and Provinces, 1973 - 1977	32	10. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, Canada et provinces, 1973 - 1977	32
11. Distribution of Commuters by Distance to Work, Selected Census Metropolitan Areas, 1975 - 1977	34	11. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, 1975 - 1977	34
12. Distribution of Commuters by Time to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1977	36	12. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1977	36
13. Distribution of Commuters by Time to Work, Canada and Provinces, 1973 - 1977	37	13. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, Canada et provinces, 1973 - 1977	37
14. Distribution of Commuters by Time to Work, Selected Census Metropolitan Areas, 1975 - 1977	38	14. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, certaines régions métropolitaines de recensement, 1975 - 1977	38
Size of Automobile Driven to Work		Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail	
15. Size of Automobile Driven to Work, Canada and Provinces, November 1976 and 1977	40	15. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976 et 1977	40
16. Size of Automobile Driven to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976 and 1977	42	16. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976 et 1977	42
Chart		Graphique	
D. Percentage Change in Sizes of Automobile Driven to Work, Canada, November 1976 and 1977	44	D. Variation en pourcentage de la taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada, novembre 1976 et 1977	44

LIST OF TABLES AND CHARTS – Concluded

	Page		Page
Socio-economic Characteristics of Commuters		Caractéristiques socio-économiques des navetteurs	
Table		Tableau	
17. Age Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada and Sum of Selected Census Metropolitan Areas, November 1977	47	17. Groupe d'âge et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada et somme pour certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977	47
18. Occupational Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada and Sum of Selected Census Metropolitan Areas, November 1977	48	18. Groupe professionnel et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada et somme pour certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977	48
19. Level of Educational Attainment and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada and Sum of Selected Census Metropolitan Areas, November 1977	50	19. Niveau d'instruction et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada et somme pour certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977	50
Chart		Graphique	
E. Age Group and Sex Distribution of Commuters Using Automobiles or Public Transportation, November 1977	52	E. Répartition par groupe d'âge et par sexe des navetteurs, selon qu'ils utilisent une automobile ou les transports en commun, novembre 1977	52

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES – fin

Introduction

In November 1977, more than 8 million Canadians travelled to and from work each day. This number is unlikely to fall in the near future as a result of technological or other change. The journey to work phenomenon is important because of the quantity of time and effort expended by commuters, the demands made upon limited energy resources, the demands created for city and regional planning, and the costs incurred in the construction and maintenance of roadways and vehicles.

The first Travel to Work Survey, initiated by Statistics Canada in November 1973, was designed primarily to collect information on the daily travel patterns of the Labour Force. The onset of the energy crisis in the winter of 1973 and spring of 1974 led to a shift in survey emphasis to the measurement of energy consumption on the journey to work. Between 1973 and 1977, Statistics Canada conducted seven surveys on travel to and from work, five in the fall (November 1973, 1974, 1976 and 1977 and October 1975) and two in the spring (June 1974 and 1975). These surveys were conducted as supplements to the Labour Force Survey.

The first four Travel to Work surveys were funded entirely by Statistics Canada. The release of the data from these surveys prompted many requests for information. The need for more information on travel to and from work was clearly indicated. Owing to resource constraints, Statistics Canada sought outside funding from the main interested parties. Beginning in November 1975, these supplementary surveys were sponsored by several federal agencies, each having different needs. In addition to Statistics Canada, the following agencies became sponsors: Transport Canada (1975, 1976 and 1977); the Department of Energy, Mines and Resources (1976 and 1977); the Ministry of State for Urban Affairs (1976 and 1977); and the Department of Regional Economic Expansion (1975 and 1976).

In each survey, respondents were asked to give their primary method of transportation used to travel to work and the time and distance involved. Additional questions in the 1976 and 1977 questionnaires probed

Introduction

En novembre 1977, plus de 8 millions de Canadiens faisaient chaque jour la navette entre leur domicile et leur lieu de travail, et il semble peu probable qu'une réalisation technologique ou tout autre changement occasionnera, dans un avenir rapproché, une diminution du nombre de navetteurs. Il est important d'étudier ces déplacements en raison du temps et des efforts qu'y consacrent les navetteurs, de la demande qu'ils imposent à nos ressources énergétiques limitées, des besoins qu'ils créent à l'égard de la planification urbaine et régionale et des coûts occasionnés dans les domaines de la construction et de l'entretien des routes et des véhicules.

La première enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, effectuée par Statistique Canada en novembre 1973, visait principalement à recueillir des renseignements sur les habitudes quotidiennes de déplacement de la population active. La crise de l'énergie survenue à l'hiver de 1973 et au printemps de 1974 a poussé le Bureau à orienter l'enquête vers la mesure de la consommation d'énergie lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Entre 1973 et 1977, Statistique Canada a effectué sept enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, dont cinq en automne (novembre 1973, 1974, 1976 et 1977 et octobre 1975) et deux au printemps (juin 1974 et 1975). Ces enquêtes ont été menées comme suppléments à l'enquête sur la population active.

Les quatre premières enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ont été financées entièrement par Statistique Canada. La parution des données qui en ont été tirées, a suscité un nombre incalculable de demandes de renseignements, ce qui indiquait clairement que les utilisateurs avaient besoin d'une information plus complète sur les déplacements domicile-travail. En raison des ressources limitées, Statistique Canada a dû chercher les fonds nécessaires auprès des principaux utilisateurs. À compter de novembre 1975, ces enquêtes supplémentaires ont été parrainées par un groupe d'organismes fédéraux ayant des besoins très divers. Outre Statistique Canada, les organismes suivants ont commandité des enquêtes: Transports Canada (1975, 1976 et 1977); le ministère de l'Énergie, des mines et des ressources (1976 et 1977); le Département d'État chargé des Affaires urbaines (1976 et 1977) et le ministère de l'Expansion économique régionale (1975 et 1976).

Dans toutes les enquêtes, les répondants ont été invités à déclarer le principal moyen de transport qu'ils ont utilisé pour se rendre au travail, la distance parcourue pour s'y rendre et la durée du trajet. Les questionnaires de 1976 et

subjects such as size of automobile used, parking arrangements and public transportation access and egress time. Responses to all these questions can be cross tabulated with demographic and socio-economic characteristics collected in the main Labour Force Survey questionnaire.

During recent years the journey to work information on how commuters behave under different conditions has been useful for a variety of planning and policy purposes in the fields of transportation, energy, marketing and environment.

This publication presents summary analysis of important data derived from the fall surveys of each year from 1973-1977. The tables and charts are grouped under four general headings: method of transportation, distance and time to work, size of automobile driven to work and socio-economic characteristics of commuters.

The survey was conducted by Statistics Canada again in November 1978, using the same methodology, sample size and a similar series of questions. The sponsors once again were Transport Canada, the Department of Energy, Mines and Resources and the Ministry of State for Urban Affairs. Statistics Canada plans, later in 1979, to present summary findings from the 1978 survey in an issue of the *Culture Statistics Service Bulletin*, Catalogue 87-001, Volume 2.

1977 posaient des questions additionnelles sur des sujets tels que la taille des automobiles utilisées, le stationnement, le temps nécessaire pour se rendre aux transports en commun et le temps de sortie. Les réponses à toutes ces questions peuvent être combinées avec les caractéristiques démographiques et socio-économiques recueillies dans le questionnaire de l'enquête sur la population active.

Ces dernières années, les renseignements tirés des enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail concernant les habitudes des navetteurs se sont avérés très utiles pour établir des programmes de planification et des politiques dans les domaines du transport, de l'énergie, de la commercialisation et de l'environnement.

Cette publication présente une analyse sommaire des principaux résultats obtenus lors des enquêtes effectuées à l'automne de chaque année, pour la période 1973-1977. Pour plus de commodité, les tableaux et graphiques ont été regroupés en quatre sections: moyen de transport, distance parcourue pour se rendre au travail et durée du trajet, taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail et caractéristiques socio-économiques des navetteurs.

Statistique Canada a, à nouveau, répété l'enquête en novembre 1978. À cette occasion, la méthodologie et la taille de l'échantillon sont restées les mêmes, et le questionnaire a très peu varié. Les commanditaires furent encore une fois: Transports Canada, le ministère de l'Energie, des mines et des ressources et le Département d'État chargé des Affaires urbaines. Statistique Canada prévoit présenter, plus tard en 1979, un résumé des résultats de l'enquête de 1978 dans un numéro du Bulletin de service sur les *Statistiques de la culture*, n° 87-001 au catalogue, volume 2.

METHOD OF TRANSPORTATION

Estimates from Travel to Work surveys conducted between November 1973 and November 1977 indicate that the number of commuters increased from 7.7 million to 8.2 million or by 7.5%. In the same four years the number of employed persons in Canada grew by 11.1%. In November 1977 commuters represented 83.7% of employed persons, down from 86.5% in 1973.

The predominant method of transportation for travel to work in Canada in the 1970's is the automobile. It was reported as used by more than 70% of commuters in each of the five fall surveys, 1973-1977. In all five years about 50% of commuters drove to work alone in their own automobile, while a further 8% drove with another 14% as passengers. Most of the remainder either used public transportation (1.2 million or about 15%) or walked to work (over 10% in 1976 and 1977).

Between 1973 and 1977 the numbers of commuters increased in all provinces, but in some by a larger percentage than in others. Estimates show increases ranging from about 3% in Quebec and New Brunswick to nearly 23% in Alberta. The distribution of automobile users and public transit riders varies between provinces largely according to the proportions of the populations living in large metropolitan areas with public transit systems. Thus Quebec, Ontario and Manitoba, with relatively large proportions of their populations located in metropolitan areas, have the highest public transportation usage rates for commuters in Canada.

Commuters residing in the 10 selected Census Metropolitan Areas (CMA's), for which separate data are available in November 1977, numbered 4.2 million or 51% of all commuters in Canada. In these areas the use of public transportation averaged 25%, although the vast majority of commuters (66%) were automobile riders. Most of the remainder walked to work. The use of public transportation in travelling to work in Canada in November 1977 was recorded at its highest levels in the CMA's of Montréal, Toronto, Ottawa and Winnipeg, where it was between 25% and 31% in 1977, whereas in the other selected CMA's only between 15% and 18% of commuters used public transportation.

It is difficult to detect any trends in the method of transportation utilized but generally across Canada there appears to be a growing tendency to walk to

MOYEN DE TRANSPORT

Les estimations des enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, effectuées entre novembre 1973 et novembre 1977, révèlent que le nombre de navetteurs a augmenté de 7.5 %, passant de 7.7 millions à 8.2 millions. Au cours de la même période de quatre ans, le nombre de personnes occupées au Canada s'est accru de 11.1 %. En novembre 1977, les navetteurs représentaient 83.7 % des personnes occupées, alors que la proportion s'établissait à 86.5 % en 1973.

Le principal moyen de transport utilisé pour les déplacements au travail au Canada dans les années 1970 est l'automobile. Lors de chacune des cinq enquêtes automnales effectuées entre 1973 et 1977, plus de 70 % des navetteurs ont déclaré utiliser une automobile pour se rendre à leur travail. Pour les cinq années, environ 50 % des navetteurs ont conduit leur voiture sans passagers, et 8 % l'ont conduite avec passagers (ces passagers représentaient 14 % des navetteurs). La majorité des autres navetteurs ont utilisé les transports en commun pour se rendre au travail (1.2 million ou environ 15 % des navetteurs) ou s'y sont rendus à pied (plus de 10 % en 1976 et 1977).

Entre 1973 et 1977, le nombre de navetteurs a augmenté dans toutes les provinces, dans certaines par une proportion plus forte que dans d'autres. Les estimations révèlent des accroissements variant entre 3 % au Québec et au Nouveau-Brunswick et près de 23 % en Alberta. La répartition des navetteurs utilisant une automobile et les transports en commun varie d'une province à l'autre surtout en fonction de la proportion de la population habitant les grandes régions métropolitaines qui disposent de réseaux de transports en commun. Ainsi, le Québec, l'Ontario et le Manitoba, où une proportion relativement forte de la population se trouve dans les régions métropolitaines, affichent les taux d'utilisation des transports en commun, par les navetteurs, les plus élevés au Canada.

Les navetteurs demeurant dans les 10 régions métropolitaines de recensement (RMR) choisies, pour lesquelles nous disposons de données pour novembre 1977, étaient au nombre de 4.2 millions et représentaient 51 % de tous les navetteurs au Canada. Dans ces régions, le taux d'utilisation des transports en commun se chiffrait en moyenne à 25 %, bien que la grande majorité des navetteurs (66 %) aient utilisé une automobile. La plupart des autres navetteurs se rendaient au travail à pied. L'utilisation des transports en commun comme moyen pour se rendre au travail au Canada était, en novembre 1977, à son plus fort dans les RMR de Montréal, de Toronto, d'Ottawa-Hull et de Winnipeg, où les taux d'utilisation s'établissaient entre 25 % et 31 % en 1977. Dans les autres RMR choisies, entre 15 % et 18 % seulement des navetteurs avaient recours aux transports en commun.

Il est difficile de dégager une tendance dans les moyens de transport utilisés, mais en général au Canada, les navetteurs tendent de plus en plus à se rendre au travail à pied. On

work and a slight growth is apparent in the proportion of commuters who arrange to ride as passengers in an automobile, although the number of drivers who report carrying one or more passengers appears to be declining. One possible explanation is that car pools, where they exist, carry more passengers than formerly.

Availability and use figures can be estimated for both public transportation and private automobiles from the results of the November 1977 survey. Comparisons may be made with some of the earlier years in which the survey was conducted, depending on the survey coverage and the wording of the questionnaire.

In the case of the availability and use of public transportation, comparable data can be presented for the years 1973, 1974 and 1975 on a provincial basis and for 1975 alone in respect of the selected CMA's. Between 1973 and 1977 the proportion of commuters who perceived that public transit was available to them declined from 54% to 49%. The number of commuters using public transit as a percentage of those who felt it was available to them remained close to 30%.

Substantial regional differences may be detected, with well below average levels of perceived availability in the Atlantic provinces and well above average levels in Manitoba (over 60%). Of commuters who perceived that public transportation was available, those in the province of Quebec made the greatest use of it (38% in 1977), while commuters in Ontario and Manitoba were attracted at about national average levels. Commuters in Newfoundland, New Brunswick and Saskatchewan made relatively little use of transit services (less than 20% of those who perceived that they were available).

For the 10 selected CMA's, availability of public transit was perceived to have declined from 76% to 73% between 1975 and 1977, while ridership held at 34%. Exceptions to this trend included the Ottawa-Hull CMA, where the proportion of commuters who perceived that public transit was available increased from 73% to 78%, while the level of utilization for that perceived proportion was maintained at 35%. There was considerable variation between the CMA's in levels of perceived availability of public transportation, ranging in 1977 from 61% in Halifax CMA to 83% in Winnipeg CMA. Levels of usage in relation to perceived availability in 1977 varied from 23% in Québec-Lévis to 43% in Montréal.

Most commuters (82% in 1977) perceived that there was an automobile available to take them to work and the vast majority of these (89% in 1977) made use of it. There were some regional variations.

remarque également une légère augmentation du nombre de navetteurs qui montent comme passagers dans la voiture d'une autre personne, bien que le nombre de conducteurs qui déclarent faire monter un passager ou plus semble diminuer. Il est possible qu'on puisse expliquer cette situation par le fait que le transport coopératif (co-voiturage), là où il existe, englobe un plus grand nombre de navetteurs qu'auparavant.

À partir des résultats de l'enquête de novembre 1977, on peut estimer les chiffres relatifs à l'accessibilité et à l'utilisation, tant pour les transports en commun que pour les voitures particulières. On peut établir des comparaisons avec certaines des années précédentes au cours desquelles des enquêtes ont été effectuées, suivant le champ d'application de l'enquête et la présentation du questionnaire.

Dans le cas de l'accessibilité et de l'utilisation des transports en commun, des données comparables peuvent être présentées par province pour les années 1973, 1974 et 1975 et selon certaines régions métropolitaines de recensement pour 1975 seulement. Entre 1973 et 1977, la proportion de navetteurs ayant déclaré avoir accès aux transports en commun a diminué de 54 % à 49 %. Le nombre de navetteurs utilisant les transports en commun, en pourcentage des navetteurs ayant déclaré y avoir accès, est demeuré à près de 30 %.

On remarque cependant d'importantes différences régionales: dans les provinces de l'Atlantique, une proportion de navetteurs bien inférieure à la moyenne a déclaré avoir accès aux transports en commun, tandis que la proportion était beaucoup plus élevée que la moyenne au Manitoba (plus de 60 %). De tous les navetteurs qui ont rapporté avoir accès aux transports en commun, ce sont ceux du Québec qui les ont utilisés dans la plus forte proportion (38 % en 1977), tandis qu'en Ontario et au Manitoba, le taux d'utilisation se situait près de la moyenne nationale. Les navetteurs de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick et de la Saskatchewan utilisaient relativement peu les services de transport en commun (moins de 20 % de ceux qui y avaient accès).

Pour les 10 RMR choisies, l'accessibilité des transports en commun a diminué de 76 % à 73 % entre 1975 et 1977, tandis que le taux d'utilisation demeurait à 34 %. Parmi les exceptions à cette tendance, citons la RMR d'Ottawa-Hull où la proportion de navetteurs ayant déclaré avoir accès aux transports en commun a augmenté de 73 % à 78 %, tandis que le taux d'utilisation est demeuré à 35 %. On observe des variations énormes d'une RMR à l'autre pour ce qui est des taux d'accessibilité des transports en commun, les pourcentages s'échelonnant, en 1977, entre 61 % dans la RMR d'Halifax et 83 % dans la RMR de Winnipeg. Les taux d'utilisation par rapport à l'accessibilité variaient entre 23 % dans la RMR de Québec-Lévis et 43 % dans celle de Montréal.

La plupart des navetteurs (82 % en 1977) ont déclaré avoir une automobile à leur disposition pour se rendre au travail et la grande majorité d'entre eux (89 % en 1977) l'ont utilisée. On observe cependant des variations d'une région à l'autre.

By province, perceived availability of an automobile for the journey to work in 1977 varied from 76% in the province of Québec to 91% in Prince Edward Island. In the selected CMA's the perceived availability was 75% in 1977 with variations as low as 68% in Montréal and as high as 84% in Calgary, Edmonton and Vancouver. Utilization rates of automobiles for those who perceived that they had them available varied only between 85% and 91% on a provincial basis, but were as low as 80% in Ottawa-Hull CMA and as high as 94% in Québec-Lévis CMA.

Looking at availability from another point of view, it might be noted that 27% of commuters using public transportation (and as many as 43% in Calgary) considered that they had access to an automobile for the journey to work if they wanted to use it. On the other hand 42% of commuters who travelled to work by automobile (and as many of 80% in Winnipeg) felt that they had public transportation available.

Selon la province, le taux de disponibilité d'une automobile pour se rendre au travail variait entre 76 % au Québec et 91 % à l'Île-du-Prince-Édouard en 1977. Dans les RMR choisies, le taux de disponibilité se chiffrait en moyenne à 75 % en 1977, oscillant entre un creux de 68 % à Montréal et un sommet de 84 % à Calgary, Edmonton et Vancouver. Le taux d'utilisation pour les navetteurs ayant déclaré disposer d'une automobile pour se rendre au travail ne variait qu'entre 85 % et 91 % d'une province à l'autre, mais il ne s'établissait qu'à 80 % dans la RMR d'Ottawa-Hull et atteignait un sommet de 94 % dans la RMR de Québec-Lévis.

Si l'on étudie la disponibilité d'un autre point de vue, on constate que 27 % des navetteurs utilisant les transports en commun (43 % à Calgary) ont déclaré avoir une automobile à leur disposition pour se rendre au travail. Par ailleurs, 42 % des navetteurs utilisant une automobile (80 % à Winnipeg) ont déclaré avoir accès aux transports en commun.

TABLE 1. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada, 1973-1977¹TABLEAU 1. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada, 1973-1977¹

Primary method of transportation	November 1977	November 1976	October 1975	November 1974	November 1973
Principal moyen de transport	Novembre 1977	Novembre 1976	Octobre 1975	Novembre 1974	Novembre 1973
thousands – milliers					
Driving alone – Seul en automobile	4,233	4,000	4,214	3,989	3,856
Driving with passenger(s) – En automobile avec passager(s)	581	638	722	741	688
Riding as a passenger ² – En automobile à titre de passager ²	1,180 ²	1,200 ²	1,044	1,047	1,005
Total, automobile³	5,994	5,846⁴	5,980	5,777	5,549
Bus, street car, subway – Autobus, tramway, métro	1,185	1,261	1,173	1,201	1,228
Commuter train – Train de banlieue	37	41	37	39	29
Public transportation – Total – Transports en commun	1,222	1,302	1,210	1,240	1,257
Walking – À pied	863	839	646	699	659
Other transportation ⁵ and don't know – Autre moyen de transport ⁵ et ne sait pas	147 ⁶	194	166	154	186
Commuters – Total – Navetteurs	8,226	8,181	8,002	7,871	7,653
Employed persons⁷ – Total – Personnes occupées⁷	9,830	9,592	9,432	9,221	8,848
per cent – pourcentage					
Driving alone – Seul en automobile	51.5	48.9	52.7	50.7	50.4
Driving with passenger(s) – En automobile avec passager(s)	7.1	7.8	9.0	9.4	9.0
Riding as a passenger ² – En automobile à titre de passager ²	14.3 ²	14.7 ²	13.0	13.3	13.1
Total, automobile³	72.9	71.5⁴	74.7	73.4	72.5
Bus, street car, subway – Autobus, tramway, métro	14.4	15.4	14.7	15.3	16.0
Commuter train – Train de banlieue	0.4	0.5	0.5	0.5	0.4
Public transportation – Total – Transports en commun	14.8	15.9	15.2	15.7	16.4
Walking – À pied	10.5	10.3	8.1	8.9	8.6
Other transportation ⁵ and don't know – Autre moyen de transport ⁵ et ne sait pas	1.8 ⁶	2.4	2.0	2.0	2.6
Commuters – Total – Navetteurs	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 2. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada and Provinces, 1973-1977¹

Province	Total employed ⁷ persons	Total ⁸ commuters	Automobile ³			Riding as a passenger ²	Public transportation	Walking
	Total, personnes ⁷ occupées	Total ⁸ , navetteurs	Total ⁴	Driving alone	Driving with passenger(s)			
				En automobile sans passager(s)	En automobile avec passager(s)			
No.		thousands - milliers						
Canada:								
1 November 1977	9,830	8,226	5,994	4,233	581	1,180	1,222	863
2 November 1976	9,592	8,181	5,846	4,000	638	1,200	1,302	839
3 October 1975	9,432	8,002	5,980	4,214	722	1,044	1,210	646
4 November 1974	9,221	7,871	5,777	3,989	741	1,047	1,240	699
5 November 1973	8,848	7,653	5,549	3,856	688	1,005	1,257	659
Newfoundland:								
6 November 1977	163	142	111	65	13	33	9	23
7 November 1976	158	136	108	63	13	32	510	19
8 October 1975	160	138	112	66	17	29	610	15
9 November 1974	163	135	108	62	17	29	610	15
10 November 1973	157	129	101	56	18	27	510	14
Prince Edward Island:								
11 November 1977	44	33	28	17	310	7	9	410
12 November 1976	44	35	28	17	410	7	9	59
13 October 1975	45	32	28	18	9	610	—	610
14 November 1974	41	32	26	15	510	610	9	510
15 November 1973	37	28	22	15	9	—	—	510
Nova Scotia:								
16 November 1977	301	253	195	120	24	51	16	34
17 November 1976	294	254	192	114	24	54	15	36
18 October 1975	285	248	201	121	31	49	15	24
19 November 1974	282	240	194	119	26	49	16	26
20 November 1973	271	233	182	111	24	47	17	27
New Brunswick:								
21 November 1977	233	196	160	95	20	44	510	27
22 November 1976	232	199	162	94	22	45	9	23
23 October 1975	237	201	171	98	26	47	510	20
24 November 1974	236	202	168	94	27	47	810	20
25 November 1973	219	190	160	98	22	40	710	17
Quebec:								
26 November 1977	2,522	2,117	1,446	995	142	310	388	244
27 November 1976	2,477	2,116	1,394	927	149	316	416	260
28 October 1975	2,503	2,065	1,477	978	176	323	338 ¹¹	184
29 November 1974	2,467	2,127	1,470	953	191	326	394	219
30 November 1973	2,389	2,061	1,373	937	158	278	432	204
Ontario:								
31 November 1977	3,806	3,296	2,376	1,697	224	455	549	311
32 November 1976	3,680	3,226	2,289	1,587	236	462	587	281
33 October 1975	3,634	3,227	2,344	1,706	264	374	541 ¹¹	261
34 November 1974	3,536	3,130	2,284	1,626	284	374	544	247
35 November 1973	3,413	3,065	2,237	1,579	273	385	543	225
Manitoba:								
36 November 1977	434	353	246	172	30	44	64	38
37 November 1976	433	359	244	165	28	51	62	44
38 October 1975	408	322	232	163	29	40	58	2710
39 November 1974	410	321	223	148	36	39	69	26
40 November 1973	391	323	219	146	32	41	67	32
Saskatchewan:								
41 November 1977	408	276	218	158	22	38	14	39
42 November 1976	391	272	212	143	23	46	1610	38
43 October 1975	363	235	197	141	24	32	1310	2010
44 November 1974	353	234	189	133	25	31	1510	26
45 November 1973	344	234	177	121	25	31	1910	31
Alberta:								
46 November 1977	860	675	512	377	52	83	85	68
47 November 1976	832	678	508	362	64	81	93	60
48 October 1975	760	615	480	360	64	56	86	41
49 November 1974	735	581	432	324	50	58	83	52
50 November 1973	689	550	411	301	48	62	73	53
British Columbia:								
51 November 1977	1,059	884	701	536	51	114	97	74
52 November 1976	1,051	907	709	529	74	106	104	73
53 October 1975	1,035	917	739	563	87	89	110 ¹¹	51
54 November 1974	1,001	869	685	516	81	88	105	63
55 November 1973	939	839	667	492	84	91	94	51

See footnote(s) on page 53.

TABLEAU 2. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada et provinces, 1973-1977¹

Total ⁸ commuters	Automobile ³				Public trans- portation	Walking		N°
Total ⁸ , navetteurs	Total ⁴	Driving alone	Driving with passenger(s)	Riding as a passenger ²	Transports en commun	À pied	Province	
		En auto- mobile sans passager(s)	En auto- mobile avec passager(s)	En auto- mobile à titre de passager				
per cent - pourcentage								
100	73	51	7	14	15	10	Canada:	1
100	71	49	8	15	16	10	Novembre 1977	2
100	75	53	9	13	15	8	Novembre 1976	3
100	73	51	9	13	16	9	Octobre 1975	4
100	73	50	9	13	16	9	Novembre 1974	5
Novembre 1973								
100	78	46	9	23	9	16	Terre-Neuve:	6
100	79	46	10	23	410	14	Novembre 1977	7
100	81	48	12	21	410	11	Novembre 1976	8
100	80	46	13	21	410	11	Octobre 1975	9
100	78	43	14	21	410	11	Novembre 1974	10
Novembre 1973								
100	85	52	910	21	9	1210	Île-du-Prince-Édouard:	11
100	80	49	1110	20	9	14	Novembre 1977	12
100	88	56	9	1910	9	9	Novembre 1976	13
100	81	47	1610	1910	—	1910	Octobre 1975	14
100	79	54	9	9	—	1810	Novembre 1974	15
Novembre 1973								
100	77	47	9	20	6	13	Nouvelle-Écosse:	16
100	76	45	9	21	6	14	Novembre 1977	17
100	81	49	13	20	6	10	Novembre 1976	18
100	81	50	11	20	7	11	Octobre 1975	19
100	78	48	10	20	7	12	Novembre 1974	20
Novembre 1973								
100	82	48	10	22	310	14	Nouveau-Brunswick:	21
100	81	47	11	23	9	12	Novembre 1977	22
100	85	49	13	23	210	10	Novembre 1976	23
100	83	47	13	23	410	10	Octobre 1975	24
100	84	52	12	21	410	9	Novembre 1974	25
Novembre 1973								
100	68	47	7	15	18	12	Québec:	26
100	66	44	7	15	20	12	Novembre 1977	27
100	72	47	9	16	1611	9	Novembre 1976	28
100	69	45	9	15	19	10	Octobre 1975	29
100	67	45	8	13	21	10	Novembre 1974	30
Novembre 1973								
100	72	51	7	14	17	9	Ontario:	31
100	71	49	7	14	18	9	Novembre 1977	32
100	73	53	8	12	1711	8	Novembre 1976	33
100	73	52	9	12	17	8	Octobre 1975	34
100	73	52	9	13	18	7	Novembre 1974	35
Novembre 1973								
100	70	49	8	12	18	11	Manitoba:	36
100	68	46	8	14	17	12	Novembre 1977	37
100	72	51	9	12	18	810	Novembre 1976	38
100	69	46	11	12	21	8	Octobre 1975	39
100	68	45	10	13	21	10	Novembre 1974	40
Novembre 1973								
100	79	57	8	14	5	14	Saskatchewan:	41
100	78	53	8	17	610	14	Novembre 1977	42
100	84	60	10	14	610	910	Novembre 1976	43
100	81	57	11	13	610	11	Octobre 1975	44
100	76	52	11	13	810	13	Novembre 1974	45
Novembre 1973								
100	76	56	8	12	13	10	Alberta:	46
100	75	53	9	12	14	9	Novembre 1977	47
100	78	59	10	9	14	7	Novembre 1976	48
100	74	56	9	10	14	9	Octobre 1975	49
100	75	55	9	11	13	10	Novembre 1974	50
Novembre 1973								
100	79	61	6	13	11	8	Colombie-Britannique:	51
100	78	58	8	12	11	8	Novembre 1977	52
100	81	61	9	10	1211	6	Novembre 1976	53
100	79	59	9	10	12	7	Octobre 1975	54
100	79	59	10	11	11	6	Novembre 1974	55
Novembre 1973								

Voir note(s) à la page 53.

TABLE 3. Primary Method of Transportation of Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, 1975-1977¹

No.	Selected Census Metropolitan Areas ¹²	Total employed persons ⁷	Total ⁸ commuters	Automobile ³			Public trans- portation	Walking
				Total ⁴	Driving alone	Driving with passenger(s)		
thousands - milliers								
Halifax:								
1 November 1977		103	90	59	37	9	1510	1410
2 November 1976		105	95	64	37	9 ¹⁰	1810	1310
3 October 1975		83	77	51	33	8 ¹⁰	1010	1110
Québec - Lévis:								
4 November 1977		200	170	123	80	9	3110	2510
5 November 1976		214	196	137	96	9	2810	2910
6 October 1975		204	183	..	90	9	9	2710
Montréal:								
7 November 1977		1,220	1,089	647	461	59	127	338
8 November 1976		1,221	1,102	632	437	70	124	351
9 October 1975		1,170	1,033	645	444	77	124	28311
Ottawa - Hull:								
10 November 1977		313	290	173	119	9	3410	79
11 November 1976		315	289	173	101	2410	4810	82
12 October 1975		262	236	..	95	9	9	6110
Toronto:								
13 November 1977		1,388	1,227	770	575	74	121	360
14 November 1976		1,347	1,221	729	538	77	113	395
15 October 1975		1,324	1,236	746	563	74	109	38611
Hamilton:								
16 November 1977		241	217	161	122	9	9	3510
17 November 1976		233	206	152	110	9	3010	3210
18 October 1975		227	198	..	114	9	9	3410
Winnipeg:								
19 November 1977		272	243	162	113	20	30	61
20 November 1976		267	245	163	109	22	31	58
21 October 1975		255	233	158	111	2010	2710	57
Calgary:								
22 November 1977		259	217	160	125	1510	2010	40
23 November 1976		253	231	168	121	2210	26	45
24 October 1975		192	176	132	100	1710	1510	3210
Edmonton:								
25 November 1977		246	214	160	115	1710	28	36
26 November 1976		273	243	178	123	26	29	40
27 October 1975		232	217	155	119	2010	1610	44
Vancouver:								
28 November 1977		559	466	355	281	2310	51	81
29 November 1976		547	481	351	273	3410	44	89
30 October 1975		550	510	382	295	43	44	9411
All Selected Census Metro- politan Areas:								
31 November 1977		4,802	4,224	2,771	2,028	263	480	1,069
32 November 1976		4,777	4,308	2,747	1,945	307	491	1,135
33 October 1975		4,499	4,100	2,690	1,965	312	413	1,02911
Other areas: ¹³								
34 November 1977		5,028	4,002	3,223	2,205	318	700	153
35 November 1976		4,814	3,873	3,098	2,055	330	710	167
36 October 1975		4,933	3,902	3,290	2,249	410	631	14411
Canada:								
37 November 1977		9,830	8,226	5,994	4,233	581	1,180	1,222
38 November 1976		9,592	8,181	5,846	4,000	638	1,200	1,302
39 October 1975		9,432	8,002	5,980	4,214	722	1,044	1,210

See footnote(s) on page 53.

TABLEAU 3. Principal moyen de transport des navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, 1975-1977¹

Total ⁸ commuters	Automobile ³			Public trans- portation		Walking	Régions métropolitaines de recensement choisies ¹²	Nº
Total ⁸ , navetteurs	Total ⁴	Driving alone	Driving with passenger(s)	Riding as a passenger ²	Transports en commun	À pied		
		En auto- mobile sans passager(s)	En auto- mobile avec passager(s)	En auto- mobile à titre de passager ²				
per cent - pourcentage								
100	66	41	9	17 ¹⁰	16 ¹⁰	17 ¹⁰	Halifax:	
100	67	39	9 ¹⁰	19 ¹⁰	14 ¹⁰	16 ¹⁰	Novembre 1977	1
100	66	43	10 ¹⁰	13 ¹⁰	14 ¹⁰	16 ¹⁰	Novembre 1976	2
							Octobre 1975	3
100	72	47	9	18 ¹⁰	15 ¹⁰	9	Québec - Lévis:	
100	70	49	9	14 ¹⁰	15 ¹⁰	14 ¹⁰	Novembre 1977	4
100	..	49	9	9	9	9	Novembre 1976	5
							Octobre 1975	6
100	59	42	5	12	31	9	Montréal:	
100	57	40	6	11	32	10	Novembre 1977	7
100	62	43	7	12	27 ¹¹	7	Novembre 1976	8
							Octobre 1975	9
100	60	41	9	12 ¹⁰	27	12 ¹⁰	Ottawa - Hull:	
100	60	35	8 ¹⁰	17 ¹⁰	28	10 ¹⁰	Novembre 1977	10
100	..	40	9	9	26 ¹⁰	14 ¹⁰	Novembre 1976	11
							Octobre 1975	12
100	63	47	6	10	29	7	Toronto:	
100	60	44	6	9	32	6	Novembre 1977	13
100	60	46	6	9	31 ¹¹	6	Novembre 1976	14
							Octobre 1975	15
100	74	56	9	9	16 ¹⁰	9	Hamilton:	
100	74	53	9	15 ¹⁰	16 ¹⁰	9	Novembre 1977	16
100	..	58	9	9	18 ¹⁰	9	Novembre 1976	17
							Octobre 1975	18
100	67	47	8	12	25	7 ¹⁰	Winnipeg:	
100	67	44	9	13	24	9	Novembre 1977	19
100	68	48	9 ¹⁰	12 ¹⁰	24	7 ¹⁰	Novembre 1976	20
							Octobre 1975	21
100	74	58	7 ¹⁰	9 ¹⁰	18	7 ¹⁰	Calgary:	
100	73	52	10 ¹⁰	11	19	6 ¹⁰	Novembre 1977	22
100	75	57	10 ¹⁰	9 ¹⁰	17 ¹⁰	9	Novembre 1976	23
							Octobre 1975	24
100	75	54	8 ¹⁰	13	17	7 ¹⁰	Edmonton:	
100	73	51	11	12	16	7 ¹⁰	Novembre 1977	25
100	71	55	9 ¹⁰	7 ¹⁰	20	6 ¹⁰	Novembre 1976	26
							Octobre 1975	27
100	76	60	5 ¹⁰	11	17	6 ¹⁰	Vancouver:	
100	73	67	7 ¹⁰	9	19	7 ¹⁰	Novembre 1977	28
100	75	58	8	9	18 ¹¹	5 ¹⁰	Novembre 1976	29
							Octobre 1975	30
100	66	48	6	11	25	8	Toutes les régions métropoli- taines de recensement choisies:	
100	64	45	7	11	26	8	Novembre 1977	31
100	66	48	8	10	25 ¹¹	7	Novembre 1976	32
							Octobre 1975	33
100	81	55	8	17	4	13	Autres régions ¹³ :	
100	80	53	9	18	4	13	Novembre 1977	34
100	84	58	11	16	4 ¹¹	9	Novembre 1976	35
							Octobre 1975	36
100	73	51	7	14	15	10	Canada:	
100	71	49	8	15	16	10	Novembre 1977	37
100	75	53	9	13	15	8	Novembre 1976	38
							Octobre 1975	39

Voir note(s) à la page 53.

TABLE 4. Perceived Availability¹⁴ and Use of Public Transportation by Commuters, Canada and Provinces, 1973, 1974, 1975 and 1977¹TABLEAU 4. Accessibilité¹⁴ et utilisation des transports en commun par les navetteurs, Canada et provinces, 1973, 1974, 1975 et 1977¹

Province	Total commuters	Public transportation – Transports en commun			
	Total, navetteurs	Perceiving as available	Using	Perceiving as available as a percentage of total commuters	Using as a percentage of perceiving as available
	Accessibles	Utilisés	Accessibilité en pourcentage du total des navetteurs	Utilisation en pourcentage de l'accessibilité	
thousands – milliers				per cent – pourcentage	
Canada:					
November – 1977 – Novembre	8,226	4,034	1,222	49	30
October – 1975 – Octobre	8,002	4,061	1,210	51	30
November – 1974 – Novembre	7,871	4,230	1,240	54	29
November – 1973 – Novembre	7,653	4,110	1,257	54	31
Newfoundland – Terre-Neuve:					
November – 1977 – Novembre	142	24	9	17	9
October – 1975 – Octobre	138	38	610	28	16 ¹⁰
November – 1974 – Novembre	135	42	610	31	1410
November – 1973 – Novembre	129	42	510	33	1210
Prince Edward Island – île-du-Prince-Édouard:					
November – 1977 – Novembre	33	9	9	9	9
October – 1975 – Octobre	32	—	—	—	—
November – 1974 – Novembre	32	—	—	—	—
November – 1973 – Novembre	28	—	—	—	—
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse:					
November – 1977 – Novembre	253	66	16	26	24
October – 1975 – Octobre	248	65	15	26	23
November – 1974 – Novembre	240	78	16	33	21
November – 1973 – Novembre	233	73	17	31	23
New Brunswick – Nouveau Brunswick:					
November – 1977 – Novembre	196	30	510	15	17 ¹⁰
October – 1975 – Octobre	201	40	510	20	1310
November – 1974 – Novembre	202	45	810	22	18 ¹⁰
November – 1973 – Novembre	190	39	710	21	1810
Québec:					
November – 1977 – Novembre	2,117	1,021	388	48	38
October – 1975 – Octobre	2,065	1,066	338 ¹¹	52	3211
November – 1974 – Novembre	2,127	1,165	394	55	34
November – 1973 – Novembre	2,061	1,207	432	59	36
Ontario:					
November – 1977 – Novembre	3,296	1,810	549	55	30
October – 1975 – Octobre	3,227	1,803	541 ¹¹	56	30 ¹¹
November – 1974 – Novembre	3,130	1,849	544	59	29
November – 1973 – Novembre	3,065	1,760	543	57	31
Manitoba:					
November – 1977 – Novembre	353	218	64	62	29
October – 1975 – Octobre	322	213	58	66	27
November – 1974 – Novembre	321	216	69	67	32
November – 1973 – Novembre	323	213	67	66	31
Saskatchewan:					
November – 1977 – Novembre	276	112	14	41	13
October – 1975 – Octobre	235	91	1310	39	1410
November – 1974 – Novembre	234	99	1510	42	1510
November – 1973 – Novembre	234	99	1910	42	1910
Alberta:					
November – 1977 – Novembre	675	340	85	50	25
October – 1975 – Octobre	615	299	86	49	29
November – 1974 – Novembre	581	325	83	48	26
November – 1973 – Novembre	550	301	73	55	24
British Columbia – Colombie-Britannique:					
November – 1977 – Novembre	884	414	97	47	23
October – 1975 – Octobre	917	446	110 ¹¹	49	2511
November – 1974 – Novembre	869	410	105	47	26
November – 1973 – Novembre	839	375	94	45	25

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 5. Perceived Availability¹⁴ and Use of Public Transportation by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, October 1975 and November 1977¹TABLEAU 5. Accessibilité¹⁴ et utilisation des transports en commun par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, octobre 1975 et novembre 1977¹

	Total commuters	Public transportation – Transports en commun				Using as a percentage of perceiving as available
		Total, navetteurs	Perceiving as available	Using	Perceiving as available as a percentage of total commuters	
			Accessibles	Utilisés	Accessibilité en pourcentage du total des navetteurs	
		thousands – milliers				per cent – pourcentage
Selected Census Metropolitan Areas						
Régions métropolitaines de recensement choisies						
Halifax:						
November – 1977 – Novembre	90	55	14 ¹⁰	11 ¹⁰	61	25 ¹⁰
October – 1975 – Octobre	77	50			65	22 ¹⁰
Québec - Lévis:						
November – 1977 – Novembre	170	110	25 ¹⁰	9	65	23 ¹⁰
October – 1975 – Octobre	183	115			63	9
Montréal:						
November – 1977 – Novembre	1,089	780	338	283 ¹¹	72	43
October – 1975 – Octobre	1,033	821			79	34 ¹¹
Ottawa - Hull:						
November – 1977 – Novembre	290	225	79	61 ¹⁰	78	35
October – 1975 – Octobre	236	172			73	35 ¹⁰
Toronto:						
November – 1977 – Novembre	1,227	963	360	386 ¹¹	78	37
October – 1975 – Octobre	1,236	991			80	39 ¹¹
Hamilton:						
November – 1977 – Novembre	217	131	35 ¹⁰	34 ¹⁰	60	27 ¹⁰
October – 1975 – Octobre	198	131			66	26 ¹⁰
Winnipeg:						
November – 1977 – Novembre	243	201	61	57	83	30
October – 1975 – Octobre	233	196			84	29
Calgary:						
November – 1977 – Novembre	217	158	40	32 ¹⁰	73	25
October – 1975 – Octobre	176	138			78	23 ¹⁰
Edmonton:						
November – 1977 – Novembre	214	153	36	44	71	24
October – 1975 – Octobre	217	132			61	33
Vancouver:						
November – 1977 – Novembre	466	327	81	94 ¹¹	70	25
October – 1975 – Octobre	510	364			71	26 ¹¹
All Selected Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:						
November – 1977 – Novembre	4,224	3,103	1,069	1,029 ¹¹	73	34
October – 1975 – Octobre	4,100	3,110			76	33 ¹¹
Other areas ¹³ – Autres régions ¹³ :						
November – 1977 – Novembre	4,002	932	153	144 ¹¹	23	16
October – 1975 – Octobre	3,902	951			24	15 ¹¹
Canada:						
November – 1977 – Novembre	8,226	4,034	1,222	1,210	49	30
October – 1975 – Octobre	8,002	4,061			54	30

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 6. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Canada and Provinces, November 1976 and 1977

TABLEAU 6. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976 et 1977

Province	Total commuters	Automobile ³				Using as a percentage of availability
	Total, navetteurs	Available	Using	Availability as a percentage of total commuters		
	Disponible	Utilisée	Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs			
thousands — milliers				per cent — pourcentage		
Canada:						
November — 1977 — Novembre	8,226	6,741	5,994	82	89	
November — 1976 — Novembre	8,181	6,641	5,846	81	88	
 Newfoundland — Terre-Neuve:						
November — 1977 — Novembre	142	123	111	87	90	
November — 1976 — Novembre	136	117	108	86	92	
 Prince Edward Island — Île-du-Prince-Édouard:						
November — 1977 — Novembre	33	30	28	91	93	
November — 1976 — Novembre	35	31	28	89	90	
 Nova Scotia — Nouvelle-Écosse:						
November — 1977 — Novembre	253	214	195	85	91	
November — 1976 — Novembre	254	219	192	86	88	
 New Brunswick — Nouveau-Brunswick:						
November — 1977 — Novembre	196	175	160	89	91	
November — 1976 — Novembre	199	175	162	88	93	
 Québec:						
November — 1977 — Novembre	2,117	1,610	1,446	76	90	
November — 1976 — Novembre	2,116	1,595	1,394	75	87	
 Ontario:						
November — 1977 — Novembre	3,296	2,686	2,376	82	88	
November — 1976 — Novembre	3,226	2,599	2,289	81	88	
 Manitoba:						
November — 1977 — Novembre	353	288	246	82	85	
November — 1976 — Novembre	359	290	244	81	84	
 Saskatchewan:						
November — 1977 — Novembre	276	249	218	90	88	
November — 1976 — Novembre	272	245	212	90	87	
 Alberta:						
November — 1977 — Novembre	675	588	512	87	87	
November — 1976 — Novembre	678	583	508	86	87	
 British Columbia — Colombie-Britannique:						
November — 1977 — Novembre	884	776	701	88	90	
November — 1976 — Novembre	907	788	709	87	90	

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976 and 1977

TABLEAU 7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976 et 1977

	Total commuters	Automobile ³				Using as a percentage of availability
		Total, navetteurs	Available	Using	Availability as a percentage of total commuters	
		Disponible	Utilisée	Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs	Using as a percentage of availability	
thousands – milliers				per cent – pourcentage		
Selected Census Metropolitan Areas¹²						
Régions métropolitaines de recensement choisies ¹²						
Halifax:						
November – 1977 – Novembre	90	65	59	72	91	
November – 1976 – Novembre	95	75	64	79	85	
Québec-Lévis:						
November – 1977 – Novembre	170	132	123	78	94	
November – 1976 – Novembre	196	149	137	76	92	
Montréal:						
November – 1977 – Novembre	1,089	738	647	68	88	
November – 1976 – Novembre	1,102	746	632	68	85	
Ottawa-Hull:						
November – 1977 – Novembre	290	215	173	74	80	
November – 1976 – Novembre	289	216	173	75	80	
Toronto:						
November – 1977 – Novembre	1,227	907	770	74	85	
November – 1976 – Novembre	1,221	869	729	71	84	
Hamilton:						
November – 1977 – Novembre	217	179	161	83	90	
November – 1976 – Novembre	206	164	152	80	93	
Winnipeg:						
November – 1977 – Novembre	243	190	162	78	85	
November – 1976 – Novembre	245	188	163	77	87	
Calgary:						
November – 1977 – Novembre	217	183	160	84	87	
November – 1976 – Novembre	231	190	168	82	88	
Edmonton:						
November – 1977 – Novembre	214	180	160	84	89	
November – 1976 – Novembre	243	204	178	84	87	
Vancouver:						
November – 1977 – Novembre	467	392	355	84	91	
November – 1976 – Novembre	481	400	351	83	88	
All Selected Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:						
November – 1977 – Novembre	4,224	3,181	2,771	75	87	
November – 1976 – Novembre	4,308	3,201	2,747	74	86	
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:						
November – 1977 – Novembre	922	804	750	87	93	
November – 1976 – Novembre	921	803	747	87	93	
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:						
November – 1977 – Novembre	5,145	3,985	3,521	78	88	
November – 1976 – Novembre	5,230	4,004	3,494	77	87	
Other areas – Autres régions:						
November – 1977 – Novembre	3,080	2,757	2,473	90	90	
November – 1976 – Novembre	2,952	2,636	2,352	89	89	
Canada:						
November – 1977 – Novembre	8,226	6,741	5,994	82	89	
November – 1976 – Novembre	8,181	6,641	5,846	81	88	

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 8. Availability of Public Transportation to Automobile Users and Availability of Automobiles to Users of Public Transportation, Selected Census Metropolitan Areas, November 1977

TABLEAU 8. Conducteurs d'automobile qui ont accès aux transports en commun et usagers des transports en commun qui disposent d'une automobile, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977

Selected Census Metropolitan Areas Régions métropolitaines de recensement choisies	Automobile ³ commuters Navetteurs en automobile ³			Public transportation commuters Navetteurs des transports en commun		
	Total	Perceived availability of public transportation Accessibilité des transports en commun		Total	Automobile ³ available Automobile ³ disponible	
		thousands – milliers	per cent of total pourcentage du total		thousands – milliers	per cent of total pourcentage du total
Halifax	59	34	58	1410	9	9
Québec - Lévis	123	77	63	2510	9	9
Montréal	647	382	59	338	63	19
Ottawa - Hull	173	120	69	79	2710	3410
Toronto	770	545	71	360	100	28
Hamilton	161	85	53	3510	9	9
Winnipeg	162	129	80	61	21	34
Calgary	160	108	68	40	17	43
Edmonton	160	106	66	36	11	31
Vancouver	355	230	65	81	27	33
All Selected Census Metropolitan Areas – Ensemble des régions métropolitaines de recensement choisies	2,771	1,816	66	1,069	283	27
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement	750	358	48	66	14	21
All Census Metropolitan Areas – Ensemble des régions métropolitaines de recensement	3,521	2,173	62	1,135	297	26
Other areas – Autres régions	2,473	317	13	87	27	31
Canada	5,994	2,490	42	1,222	324	27

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

Chart A

Graphique A

Percentage of Commuters Using Automobiles and Public Transportation, Canada, Provinces and Selected Census Metropolitan Areas, November 1977

Pourcentage des navetteurs utilisant une automobile et les transports en commun, Canada, provinces et certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977

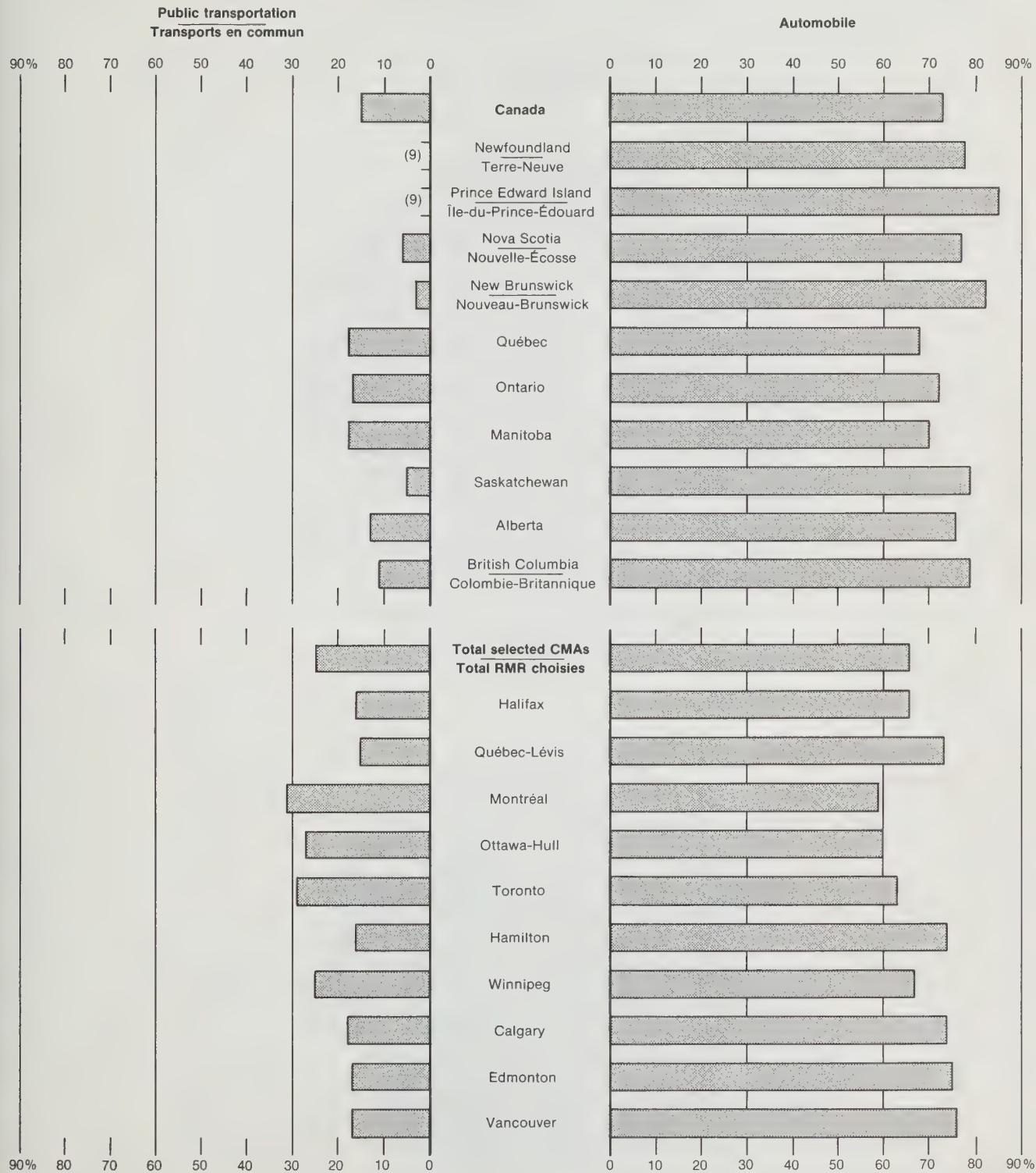


Chart B

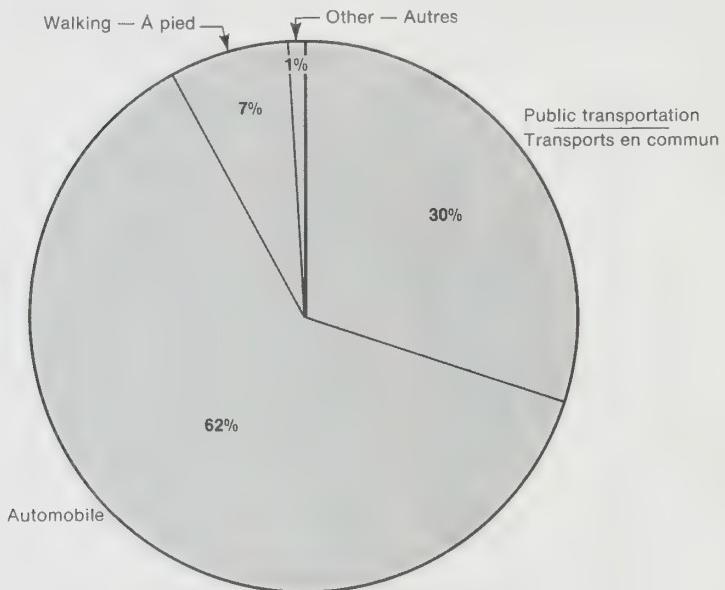
Primary Method of Transportation of Commuters According to Perceived Availability of Public Transportation, Canada, November 1977

Graphique B

Principal moyen de transport des navetteurs suivant l'accessibilité des transports en commun, Canada, novembre 1977

Commuters — total — Navetteurs
(8,226,000)

Public transportation perceived as available
Transports en commun accessibles
(4,034,000)



Public transportation perceived as not available
Transports en commun inaccessibles
(4,192,000)

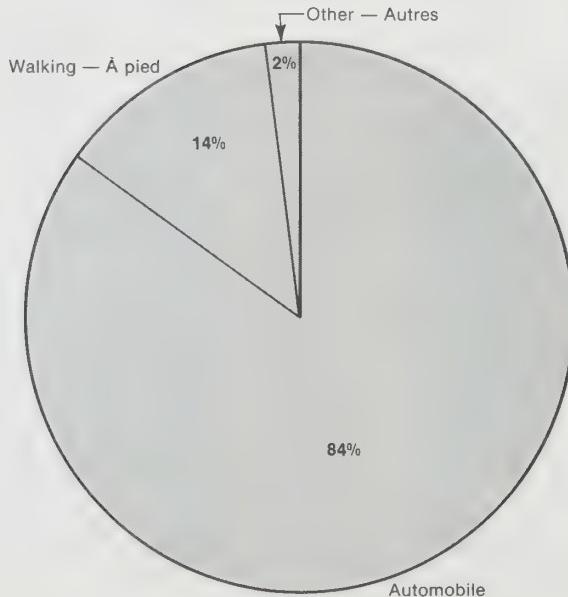


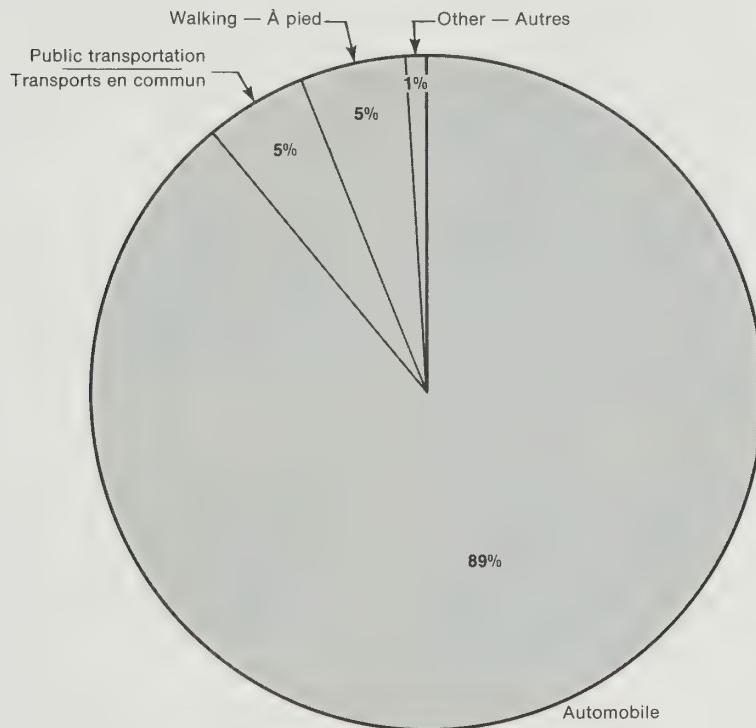
Chart C

Primary Method of Transportation of Commuters According to Automobile Availability, Canada, November 1977

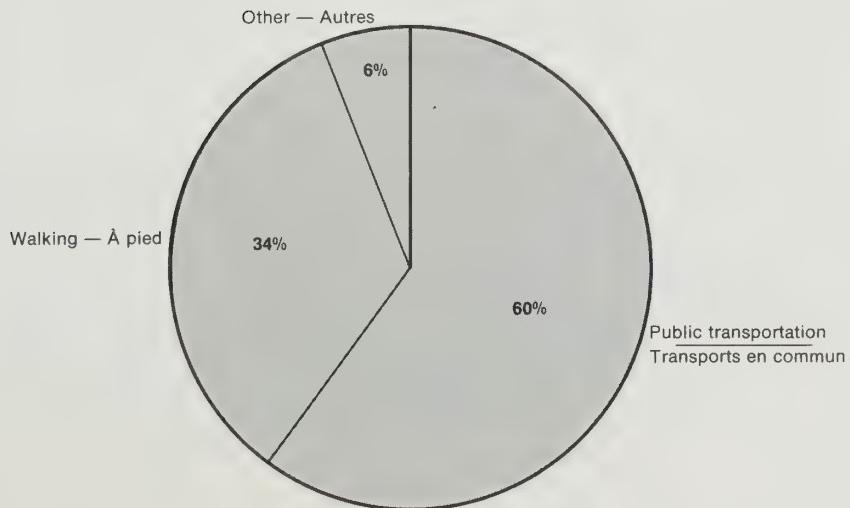
Principal moyen de transport des navetteurs suivant la disponibilité d'une automobile, Canada, novembre 1977

Commuters — total — Navetteurs
(8,226,000)

Automobile available — Automobile disponible
(6,741,000)



Automobile not available — Automobile non disponible
(1,485,000)



DISTANCE AND TIME TO WORK

In November 1977 more than half (58%) of the commuters in Canada indicated that they travelled five miles or less to work, while only one in six (17%) stated that they travelled 13 miles or more. For all distances of one mile or more the automobile was the favoured method of transportation. Under one mile, the majority of people were walking to work, although even at that distance more than one-third commuted by automobile. The heaviest use of public transportation was for journeys of three to five miles to work (21% of commuters) and for journeys of six to 12 miles to work (20% of commuters).

Commuters in the 10 selected CMA's in November 1977 reported that of those who travelled from three to five miles, as many as 33% used public transportation. It was also reported as used by 25% of those who travelled from one to two miles and by 28% of those who travelled from six to 12 miles. For journeys of over 12 miles, public transportation usage dropped off to 18%.

The provinces in which commuters lived closest to work in 1977 were Newfoundland and Saskatchewan, where more than half of them had less than three miles to travel and spent less than 13 minutes on the journey. In Ontario and British Columbia only 30% of commuters had journeys to work which were as short.

Only 16% of commuters in Canada in November 1977 took much longer than half an hour to reach their place of work. More than one-third (37%) completed the journey within 12 minutes and 67% were at work within 22 minutes. It took a little longer to get to work in the selected CMA's, where 21% of commuters spent more than half an hour on the journey. Those percentages rose to 27% in the CMA's of Toronto and Montréal but were significantly lower than 20% in all other CMA's except Vancouver.

Nearly two thirds (62%) of commuters in the selected CMA's, who travelled by automobile, claimed that they were at work within 22 minutes, whereas only one quarter (27%) of commuters who used public transportation in these same CMA's reported that they reached work as fast. Nearly half (46%) of the public transportation riders in the selected CMA's took 33 minutes or more to reach their place of work, whereas only 14% of the automobile users took as long.

DISTANCE PARCOURUE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL ET DURÉE DU TRAJET

En novembre 1977, plus de la moitié (58 %) des navetteurs au Canada ont déclaré parcourir cinq milles ou moins pour se rendre au travail, tandis qu'un navetteur sur six seulement (17 %) a déclaré parcourir 13 milles ou plus. Pour toutes les distances d'un mille ou plus, l'automobile était le moyen de transport préféré des navetteurs. Pour les distances de moins d'un mille, la majorité des navetteurs ont déclaré se rendre au travail à pied, même si malgré cette courte distance, plus du tiers des navetteurs se rendaient au travail en automobile. On observait les taux d'utilisation les plus élevés, relativement aux transports en commun, dans le cas des distances de trois à cinq milles (21 % des navetteurs) et des distances de six à 12 milles (20 % des navetteurs).

En novembre 1977, parmi les navetteurs des 10 RMR choisies qui parcouraient de trois à cinq milles pour se rendre au travail, 33 % utilisaient les transports en commun. Les transports en commun ont également été déclarés comme moyen de transport par 25 % des navetteurs qui parcouraient entre un et deux milles et par 28 % des navetteurs qui en parcouraient de six à 12 milles. Pour les distances de plus de 12 milles, le taux d'utilisation des transports en commun tombait à 18 %.

Les provinces dans lesquelles les navetteurs demeuraient le plus près de leur lieu de travail étaient, en 1977, Terre-Neuve et la Saskatchewan, où plus de la moitié des navetteurs avaient moins de trois milles à parcourir pour se rendre au travail et prenaient moins de 13 minutes pour le faire. En Ontario et en Colombie-Britannique, 30 % des navetteurs seulement parcouraient des trajets aussi courtes.

En novembre 1977, seulement 16 % des navetteurs au Canada mettaient beaucoup plus d'une demi-heure pour se rendre au travail. Plus du tiers des navetteurs (37 %) mettaient 12 minutes ou moins, et 67 %, 22 minutes ou moins. Les navetteurs des RMR choisies mettaient un peu plus de temps pour se rendre au travail: 21 % mettaient plus d'une demi-heure pour se rendre au travail. Les pourcentages augmentaient à 27 % dans les RMR de Toronto et Montréal, mais ils étaient bien inférieurs à 20 % dans toutes les autres RMR sauf celle de Vancouver.

Dans les RMR choisies, près de deux tiers (62 %) des navetteurs qui voyageaient en automobile, ont déclaré prendre 22 minutes ou moins pour se rendre au travail, tandis que le quart seulement (27 %) des navetteurs utilisant les transports en commun dans ces mêmes RMR ont déclaré prendre autant de temps. Dans les RMR choisies, près de la moitié (46 %) des navetteurs utilisant les transports en commun prenaient 33 minutes ou plus pour se rendre au travail, tandis que 14 % seulement des navetteurs voyageant en automobile prenaient autant de temps.

It is not feasible to draw many conclusions from the time series except to comment that no significant changes are evident in distance and time between residence and place of work. Some difficulty in comparison arises from the changes made in the mileage and time groupings between 1975 and 1976.

Il est impossible de tirer un grand nombre de conclusions des séries chronologiques. Cependant on peut dire qu'il n'y a pas de grandes variations dans les distances parcourues pour se rendre au travail et la durée des trajets. Il est difficile d'établir des comparaisons, en partie parce que les catégories de réponse relatives à la distance et à la durée du trajet ont changé entre 1975 et 1976.

TABLE 9. Distribution of Commuters by Distance to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1977

TABLEAU 9. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1977

Canada and area	Total commuters	Distance to work in miles – Distance parcourue en milles						
		Total, navetteurs	Less than 1	1-2	3-5	6-12		
			Moins de 1			13 and more 13 et plus		
thousands – milliers								
Canada:								
Total	8,226	1,112	1,635	2,057	2,002	1,419		
Automobile ³	5,994	415	1,195	1,569	1,582	1,233		
Public transportation – Transports en commun	1,222	19 ¹⁰	207	440	402	154		
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	1,010	678	233	48	18 ¹⁰	32		
Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies:								
Total	4,224	343	636	1,183	1,334	728		
Automobile ³	2,771	82	373	771	952	594		
Public transportation – Transports en commun	1,069	16 ¹⁰	162	388	374 ⁹	129 ⁹		
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	384	246	101	2410				
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:								
Total	921	96	229	317	194	85		
Automobile ³	750	38 ⁹	173	278	179	82 ⁹		
Public transportation – Transports en commun	66		22 ¹⁰	29 ⁹	13 ⁹			
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	105	57	34					
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:								
Total	5,145	439	865	1,500	1,528	813		
Automobile ³	3,521	120 ⁹	546	1,049	1,130	676		
Public transportation – Transports en commun	1,135		183	417	388 ⁹	131 ⁹		
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	489	303	135	3410				
Other areas – Autres régions:								
Total	3,081	673	770	558	474	606		
Automobile ³	2,473	295 ⁹	648	520	452	558		
Public transportation – Transports en commun	87		24	23	14 ¹⁰	23 ⁹		
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	521	375	98	1510	910			
per cent – pourcentage								
Canada:								
Total	100	100	100	100	100	100		
Automobile ³	73	37 ¹⁰	73	76	79	87		
Public transportation – Transports en commun	15	21 ¹⁰	13	21	20	11		
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	12	61	14	2	11 ¹⁰	2		
Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies:								
Total	100	100	100	100	100	100		
Automobile ³	66	24	59	65	71	82		
Public transportation – Transports en commun	25	5 ¹⁰	25	33	28	18		
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	9	72	16	210				
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:								
Total	100	100	100	100	100	100		
Automobile ³	81	40 ⁹	76	88	92	96 ⁹		
Public transportation – Transports en commun	7		10 ¹⁰	9 ⁹	7 ⁹			
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	11	59	15					
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:								
Total	100	100	100	100	100	100		
Automobile ³	68	28 ⁹	63	70	74	83		
Public transportation – Transports en commun	22		21	28	25 ⁹	16 ⁹		
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	10	69	16	210				
Other areas – Autres régions:								
Total	100	100	100	100	100	100		
Automobile ³	80	44 ⁹	84	93	95	92		
Public transportation – Transports en commun	3		3	4	310	4 ⁹		
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	17	56	13	310	210			

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 10. Distribution of Commuters by Distance to Work, Canada and Provinces, 1973-1977¹

Province No.	Total ¹⁶ commuters Total ¹⁶ , navetteurs thousands - milliers	Distance to work in miles - Distance parcourue en milles					
		Less than 1 Moins de 1		1 - 2	3 - 5	6 - 12 ¹⁷	13 - 22 ¹⁷
Canada:							
1 November 1977	8,226	1,112	1,635	2,057	2,002	904	515
2 November 1976	8,181	1,130	1,561	1,947	1,845	791	475
3 October 1975	8,002	1,013	1,412	2,015	1,654	1,101	662
4 November 1974	7,871	1,118	1,432	1,947	1,583	1,053	585
5 November 1973	7,653	1,055	1,382	1,909	1,517	1,045	594
Newfoundland:							
6 November 1977	142	34	43	28	17	1010	1010
7 November 1976	136	31	38	29	15	710	910
8 October 1975	138	25	34	31	18	1210	15
9 November 1974	135	28	34	26	18	13	13
10 November 1973	129	26	34	25	16	13	14
Prince Edward Island:							
11 November 1977	33	8	8	8	410	310	210
12 November 1976	35	8	10	6	510	9	9
13 October 1975	32	510	8	610	510	9	9
14 November 1974	32	910	7	610	9	9	9
15 November 1973	28	810	9	510	9	9	9
Nova Scotia:							
16 November 1977	253	45	64	54	43	30	18
17 November 1976	254	48	57	52	46	28	18
18 October 1975	248	39	52	61	35	30	28
19 November 1974	240	45	55	54	32	26	26
20 November 1973	233	39	49	49	34	29	31
New Brunswick:							
21 November 1977	196	36	50	44	32	17	17
22 November 1976	199	35	46	46	31	17	18
23 October 1975	201	32	41	40	36	26	24
24 November 1974	202	38	41	41	33	24	22
25 November 1973	190	30	42	41	33	23	20
Quebec:							
26 November 1977	2,117	321	398	469	565	252	112
27 November 1976	2,116	318	393	452	494	217	90
28 October 1975	2,065	278	361	482	436	306	158
29 November 1974	2,127	320	389	473	432	309	145
30 November 1973	2,061	304	376	464	418	304	144
Ontario:							
31 November 1977	3,296	351	629	864	805	407	240
32 November 1976	3,226	354	594	808	719	343	223
33 October 1975	3,227	364	531	817	696	487	279
34 November 1974	3,130	376	524	804	647	486	240
35 November 1973	3,065	355	504	794	631	478	244
Manitoba:							
36 November 1977	353	55	67	101	91	24	15
37 November 1976	359	65	62	93	82	19	17
38 October 1975	322	51	60	96	69	2710	1310
39 November 1974	321	52	56	97	73	27	1210
40 November 1973	323	59	60	86	71	29	1210
Saskatchewan:							
41 November 1977	276	64	76	77	34	14	11
42 November 1976	272	65	77	67	32	1310	1210
43 October 1975	235	50	59	64	25	1910	1310
44 November 1974	234	61	66	58	2310	1110	1110
45 November 1973	234	58	69	59	2010	1010	1410
Alberta:							
46 November 1977	675	105	129	167	186	50	38
47 November 1976	678	98	111	155	207	53	31
48 October 1975	615	82	109	185	114	52	57
49 November 1974	581	90	111	160	122	44	37
50 November 1973	550	86	99	161	117	44	33
British Columbia:							
51 November 1977	884	94	171	244	225	99	52
52 November 1976	907	107	174	239	215	91	55
53 October 1975	917	86	156	233	221	138	71
54 November 1974	869	99	148	227	199	111	74
55 November 1973	839	90	145	224	175	112	79

See footnote(s) on page 53.

TABLEAU 10. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, Canada et provinces, 1973-1977¹

Total ¹⁶ commuters	Distance to work in miles – Distance parcourue en milles						Province No
Total ¹⁶ , navetteurs	Less than 1 Moins de 1	1-2	3-5	6-12	13-22	23 and more ¹⁷ 23 et plus ¹⁷	
per cent – pourcentage							
100	14	20	25	24	11	6	Canada:
100	14	19	24	23	10	6	Novembre 1977
100	13	18	25	21	14	8	Novembre 1976
100	14	18	25	20	13	7	Octobre 1975
100	14	18	25	20	14	8	Novembre 1974
100	14	18	25	20	14	8	Novembre 1973
100	24	30	20	12	7 ¹⁰	7 ¹⁰	Terre-Neuve:
100	23	28	21	11	5 ¹⁰	7 ¹⁰	Novembre 1977
100	18	25	22	13	9 ¹⁰	11	Novembre 1976
100	21	25	19	13	10	10	Octobre 1975
100	20	26	19	12	10	11	Novembre 1974
100	20	26	19	12	10	11	Novembre 1973
100	24	24	24	12 ¹⁰	9 ¹⁰	6 ¹⁰	Île-du-Prince-Édouard:
100	23	29	17	14 ¹⁰	9	9	Novembre 1977
100	16 ¹⁰	25 ¹⁰	19 ¹⁰	16 ¹⁰	9	9	Novembre 1976
100	28 ¹⁰	22 ¹⁰	19 ¹⁰	9	9	9	Octobre 1975
100	29 ¹⁰	9	18 ¹⁰	9	9	9	Novembre 1974
100	29 ¹⁰	9	18 ¹⁰	9	9	9	Novembre 1973
100	18	25	21	17	12	7	Nouvelle-Écosse:
100	19	22	20	18	11	7	Novembre 1977
100	16	21	25	14	12	11	Novembre 1976
100	19	23	23	13	11	11	Octobre 1975
100	17	21	21	15	12	13	Novembre 1974
100	17	21	21	15	12	13	Novembre 1973
100	18	26	22	16	9	9	Nouveau-Brunswick:
100	17	23	23	16	9	9	Novembre 1977
100	16	20	20	18	13	12	Novembre 1976
100	19	20	20	16	12	11	Octobre 1975
100	16	22	22	17	12	11	Novembre 1974
100	16	22	22	17	12	11	Novembre 1973
100	15	19	22	27	12	5	Québec:
100	15	19	21	23	10	4	Novembre 1977
100	13	17	23	21	15	8	Novembre 1976
100	15	18	22	20	15	7	Octobre 1975
100	15	18	23	20	15	7	Novembre 1974
100	15	18	23	20	15	7	Novembre 1973
100	11	19	26	24	12	7	Ontario:
100	11	18	25	22	11	7	Novembre 1977
100	11	16	25	22	15	9	Novembre 1976
100	12	17	26	21	16	8	Octobre 1975
100	12	16	26	21	16	8	Novembre 1974
100	12	16	26	21	16	8	Novembre 1973
100	16	19	29	26	7	4	Manitoba:
100	18	17	26	23	5	5	Novembre 1977
100	16	19	30	21	8 ¹⁰	4 ¹⁰	Novembre 1976
100	16	17	30	23	8	4 ¹⁰	Octobre 1975
100	18	19	27	22	9	4 ¹⁰	Novembre 1974
100	18	19	27	22	9	4 ¹⁰	Novembre 1973
100	23	28	28	12	5	4	Saskatchewan:
100	24	28	25	11	5 ¹⁰	4 ¹⁰	Novembre 1977
100	21	25	27	11	8 ¹⁰	6 ¹⁰	Novembre 1976
100	26	28	25	10 ¹⁰	5 ¹⁰	5 ¹⁰	Octobre 1975
100	25	29	25	9 ¹⁰	4 ¹⁰	6 ¹⁰	Novembre 1974
100	25	29	25	9 ¹⁰	4 ¹⁰	6 ¹⁰	Novembre 1973
100	16	19	25	28	7	6	Alberta:
100	14	16	23	31	8	5	Novembre 1977
100	13	18	30	19	8	9	Novembre 1976
100	15	19	28	21	8	6	Octobre 1975
100	16	18	29	21	8	6	Novembre 1974
100	16	18	29	21	8	6	Novembre 1973
100	11	19	28	25	11	6	Colombie-Britannique:
100	12	19	26	24	10	6	Novembre 1977
100	9	17	25	24	15	8	Novembre 1976
100	11	17	26	23	13	9	Octobre 1975
100	11	17	27	21	13	9	Novembre 1974
100	11	17	27	21	13	9	Novembre 1973

Voir note(s) à la page 53.

TABLE 11. Distribution of Commuters by Distance to Work, Selected Census Metropolitan Areas, 1975-1977¹

No.	Selected Census Metropolitan Areas ¹²	Total ¹⁶ commuters	Distance to work in miles – Distance parcourue en milles					13 and more ¹⁷ 13 et plus ¹⁷
		Total ¹⁶ , navetteurs	Less than 1 Moins de 1	1-2	3-5	6-12 ¹⁷		
		thousands – milliers						
1	Halifax:							
1 November 1977		90	15	25	26	16	8	
2 November 1976		95	15	22	27	18	9	
3 October 1975		77	12 ¹⁰	18	29	12 ¹⁰	9	
4	Québec - Lévis:							
4 November 1977		170	25	34	47	55	10	
5 November 1976		196	30	38	51	50	14	
6 October 1975		183	9	9	57 ¹⁰	48 ¹⁰	9	
7	Montréal:							
7 November 1977		1,089	93	144	273	356	222	
8 November 1976		1,102	114	132	243	315	174	
9 October 1975		1,033	85	134	274	280	229	
10	Ottawa - Hull:							
10 November 1977		290	30	49	93	95	23	
11 November 1976		289	30	44	91	86	20	
12 October 1975		236	32 ¹⁰	38 ¹⁰	71	62 ¹⁰	30 ¹⁰	
13	Toronto:							
13 November 1977		1,227	81	176	316	368	286	
14 November 1976		1,221	79	158	302	336	223	
15 October 1975		1,236	72	150	312	345	325	
16	Hamilton:							
16 November 1977		217	20	36	70	55	36	
17 November 1976		206	15	36	56	55	37	
18 October 1975		198	9	31 ¹⁰	45 ¹⁰	54	45 ¹⁰	
19	Winnipeg:							
19 November 1977		243	19	42	86	81	15	
20 November 1976		245	26	39	79	71	11	
21 October 1975		233	21 ¹⁰	37	87	61	22 ¹⁰	
22	Calgary:							
22 November 1977		217	12	31	72	85	17	
23 November 1976		231	16	32	57	96	18	
24 October 1975		176	9	29 ¹⁰	68	49	15 ¹⁰	
25	Edmonton:							
25 November 1977		214	16	40	65	75	17	
26 November 1976		243	25	38	69	84	18	
27 October 1975		217	25 ¹⁰	38	75	43	28 ¹⁰	
28	Vancouver:							
28 November 1977		466	33	59	137	148	91	
29 November 1976		481	41	62	128	141	89	
30 October 1975		510	32 ¹⁰	68	141	145	116	
All Selected Census Metropolitan Areas:								
31	November 1977	4,224	343	636	1,183	1,334	728	
32	November 1976	4,308	391	601	1,103	1,252	611	
33	October 1975	4,100	331	577	1,159	1,100	833	
34	Other areas: ¹³							
34 November 1977		4,002	769	999	875	668	691	
35 November 1976		3,873	739	959	846	594	655	
36 October 1975		3,902	682	835	856	554	930	
37	Canada:							
37 November 1977		8,226	1,112	1,635	2,057	2,002	1,419	
38 November 1976		8,181	1,130	1,560	1,947	1,845	1,266	
39 October 1975		8,002	1,013	1,412	2,015	1,654	1,763	

See footnote(s) on page 53.

TABLEAU 11. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, 1975-1977¹

Total ¹⁶ commuters	Distance to work in miles – Distance parcourue en milles						Régions métropolitaines de recensement choisies ¹²	Nº
Total ¹⁶ , navetteurs	Less than 1 Moins de 1	1 - 2	3 - 5	6 - 12 ¹⁷	13 and more ¹⁷	13 et plus ¹⁷		
per cent – pourcentage								
100	17	28	29	18	9		Halifax:	
100	16	23	28	19	9	9	Novembre 1977	1
100	16 ¹⁰	23	38	16 ¹⁰			Novembre 1976	2
							Octobre 1975	3
100	15	20	28	32	6		Québec - Lévis:	
100	15	19	26	26	8	9	Novembre 1977	4
100	9	9	31 ¹⁰	26 ¹⁰			Novembre 1976	5
							Octobre 1975	6
100	9	13	25	33	20		Montréal:	
100	10	12	22	29	16		Novembre 1977	7
100	8	13	27	27	23		Novembre 1976	8
							Octobre 1975	9
100	10	17	32	33	8		Ottawa - Hull:	
100	10	15	31	30	7	10	Novembre 1977	
100	14 ¹⁰	16 ¹⁰	30	26 ¹⁰	13 ¹⁰		Novembre 1976	11
							Octobre 1975	12
100	7	14	26	30	23		Toronto:	
100	6	13	25	28	19	13	Novembre 1977	
100	6	12	25	28	26		Novembre 1976	14
							Octobre 1975	15
100	9	17	32	25	16		Hamilton:	
100	7	17	27	27	18	16	Novembre 1977	
100	9	16 ¹⁰	23 ¹⁰	27	23 ¹⁰		Novembre 1976	17
							Octobre 1975	18
100	8	17	35	33	6		Winnipeg:	
100	11	16	32	29	4	19	Novembre 1977	
100	9 ¹⁰	16	37	26	9 ¹⁰		Novembre 1976	20
							Octobre 1975	21
100	6	14	33	39	7		Calgary:	
100	7	13	25	42	8	22	Novembre 1977	
100	9	16 ¹⁰	39	28	8 ¹⁰		Novembre 1976	23
							Octobre 1975	24
100	7	19	30	35	8		Edmonton:	
100	10	16	28	35	7	25	Novembre 1977	
100	12 ¹⁰	15	35	20	13 ¹⁰		Novembre 1976	26
							Octobre 1975	27
100	7	13	29	32	19		Vancouver:	
100	9	13	27	29	18	28	Novembre 1977	
100	6 ¹⁰	13	28	28	22		Novembre 1976	29
							Octobre 1975	30
100	8	15	28	32	17		Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:	
100	9	14	26	29	14	31	Novembre 1977	
100	8	14	28	27	20		Novembre 1976	32
							Octobre 1975	33
100	19	25	22	17	17		Autres régions ¹³ :	
100	19	25	22	15	17	34	Novembre 1977	
100	17	21	22	14	24		Novembre 1976	35
							Octobre 1975	36
100	14	20	25	24	17		Canada:	
100	14	19	24	23	16	37	Novembre 1977	
100	13	18	25	21	22		Novembre 1976	38
							Octobre 1975	39

Voir note(s) à la page 53.

TABLE 12. Distribution of Commuters by Time to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1977

TABLEAU 12. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1977

Canada and areas Canada et régions	Total ¹⁸ commuters	Time to work in minutes – Durée du déplacement en minutes			
	Total ¹⁸ , navetteurs	Less than 13	13-22	23-32	33 and more
	thousands – milliers	Moins de 13			33 et plus
Canada:					
Total	8,226	3,014	2,470	1,458	1,284
Automobile ³	5,994	2,263	1,957	1,060	714
Public transportation – Transports en commun	1,222	71	280	337	534
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	1,010	680	233	61	36
Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies:					
Total	4,224	1,008	1,327	995	894
Automobile ³	2,771	718	989	671	393
Public transportation – Transports en commun	1,069	53	231	295	491
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	384	236	108	2910	9
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:					
Total	921	381	344	137	59
Automobile ³	750	311	291	107	40
Public transportation – Transports en commun	66	9	2310	1910	1610
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	105	61	30	9	9
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:					
Total	5,145	1,389	1,672	1,132	953
Automobile ³	3,521	1,029	1,280	778	433
Public transportation – Transports en commun	1,135	63	254	313	506
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	489	297	138	40	9
Other areas – Autres régions:					
Total	3,081	1,625	798	326	332
Automobile ³	2,473	1,233	677	282	281
Public transportation – Transports en commun	87	910	27	23	28
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	521	383	95	21	23
per cent – pourcentage					
Canada:					
Total	100	37	30	18	16
Automobile ³	100	38	33	18	12
Public transportation – Transports en commun	100	6	23	28	44
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	100	67	23	6	4
Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies:					
Total	100	24	31	24	21
Automobile ³	100	26	36	24	14
Public transportation – Transports en commun	100	5	22	28	46
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	100	61	28	810	9
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:					
Total	100	41	37	15	6
Automobile ³	100	41	39	14	5
Public transportation – Transports en commun	100	9	3510	2910	2410
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	100	58	29	9	9
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:					
Total	100	27	32	22	19
Automobile ³	100	29	36	22	12
Public transportation – Transports en commun	100	6	22	28	45
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	100	61	28	8	9
Non Census Metropolitan Areas – Régions non métropolitaines de recensement:					
Total	100	53	26	11	11
Automobile ³	100	50	27	11	11
Public transportation – Transports en commun	100	1010	31	26	32
Other ¹⁵ – Autres ¹⁵	100	74	18	4	4

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 13. Distribution of Commuters by Time to Work, Canada and Provinces, 1973-1977¹TABLEAU 13. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, Canada et provinces, 1973-1977¹

Province	Total ¹⁸ commuters	Time to work in minutes ¹⁹				Total ¹⁸ commuters	Time to work in minutes ¹⁹					
	Total ¹⁸ , navetteurs	Durée du déplacement en minutes ¹⁹					Durée du déplacement en minutes ¹⁹					
		Less than 13		33 and more			Less than 13		33 and more			
		Moins de 13	13-22	23-32	33 et plus		Moins de 13	13-22	23-32	33 et plus		
thousands - milliers										per cent - pourcentage		
Canada:												
November - 1977 - Novembre	8,226	3,014	2,470	1,458	1,284	100	37	30	18	16		
November - 1976 - Novembre	8,181	2,856	2,523	1,428	1,237	100	35	31	17	15		
October - 1975 - Octobre	8,002	2,794	2,317	1,394	1,389	100	35	29	17	17		
November - 1974 - Novembre	7,871	2,766	2,255	1,325	1,412	100	35	29	17	18		
November - 1973 - Novembre	7,653	2,581	2,226	1,258	1,449	100	34	29	16	19		
Newfoundland - Terre-Neuve:												
November - 1977 - Novembre	142	81	34	14	14	100	57	24	10	10		
November - 1976 - Novembre	136	72	36	12	12	100	53	26	9	9		
October - 1975 - Octobre	138	68	34	14	19	100	49	25	10	14		
November - 1974 - Novembre	135	68	33	11	20	100	50	24	8	15		
November - 1973 - Novembre	129	62	30	14	21	100	48	23	11	16		
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:												
November - 1977 - Novembre	33	20	9	310	9	100	61	27	910	9		
November - 1976 - Novembre	35	20	8	410	9	100	57	23	1110	9		
October - 1975 - Octobre	32	16	910	9	9	100	50	2810	9	9		
November - 1974 - Novembre	32	18	910	9	9	100	56	2810	9	9		
November - 1973 - Novembre	28	14	710	9	9	100	50	2510	9	9		
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:												
November - 1977 - Novembre	253	112	70	41	31	100	44	28	16	12		
November - 1976 - Novembre	254	107	72	41	31	100	42	28	16	12		
October - 1975 - Octobre	248	94	75	38	39	100	38	30	15	16		
November - 1974 - Novembre	240	100	69	34	34	100	42	29	14	14		
November - 1973 - Novembre	233	80	68	40	42	100	34	29	17	18		
New Brunswick - Nouveau-Brunswick:												
November - 1977 - Novembre	196	96	57	25	19	100	49	29	13	10		
November - 1976 - Novembre	199	88	60	25	20	100	44	30	13	10		
October - 1975 - Octobre	201	83	59	29	28	100	41	29	14	14		
November - 1974 - Novembre	202	86	55	33	26	100	43	27	16	13		
November - 1973 - Novembre	190	74	63	24	26	100	39	33	13	14		
Québec:												
November - 1977 - Novembre	2,117	782	597	357	381	100	37	28	17	18		
November - 1976 - Novembre	2,116	747	602	367	364	100	35	28	17	17		
October - 1975 - Octobre	2,065	707	579	338	416	100	34	28	16	20		
November - 1974 - Novembre	2,127	754	538	348	455	100	35	25	16	21		
November - 1973 - Novembre	2,061	686	545	337	439	100	33	26	16	21		
Ontario:												
November - 1977 - Novembre	3,296	1,077	1,024	625	570	100	33	31	19	17		
November - 1976 - Novembre	3,226	1,006	1,031	603	532	100	31	32	19	16		
October - 1975 - Octobre	3,227	1,047	927	625	590	100	32	29	19	18		
November - 1974 - Novembre	3,130	989	933	581	585	100	32	30	19	19		
November - 1973 - Novembre	3,065	971	917	535	569	100	32	30	17	19		
Manitoba:												
November - 1977 - Novembre	353	127	112	70	45	100	36	32	20	13		
November - 1976 - Novembre	359	130	110	73	40	100	36	31	20	11		
October - 1975 - Octobre	322	125	95	59	38	100	39	30	18	12		
November - 1974 - Novembre	321	105	104	65	44	100	33	32	20	14		
November - 1973 - Novembre	323	102	99	67	51	100	32	31	21	16		
Saskatchewan:												
November - 1977 - Novembre	276	151	90	23	12	100	55	33	8	4		
November - 1976 - Novembre	272	140	89	24	1110	100	51	33	9	410		
October - 1975 - Octobre	235	124	70	24	1410	100	53	30	10	610		
November - 1974 - Novembre	234	132	67	1910	1310	100	56	29	810	610		
November - 1973 - Novembre	234	118	70	2210	2110	100	50	30	910	910		
Alberta:												
November - 1977 - Novembre	675	243	206	141	84	100	36	31	21	12		
November - 1976 - Novembre	678	224	224	135	84	100	33	33	20	12		
October - 1975 - Octobre	615	216	203	101	82	100	35	33	16	13		
November - 1974 - Novembre	581	212	195	92	67	100	36	34	16	12		
November - 1973 - Novembre	550	195	184	88	73	100	35	33	16	13		
British Columbia - Colombie-Britannique:												
November - 1977 - Novembre	884	327	271	158	128	100	37	31	18	14		
November - 1976 - Novembre	907	322	290	144	139	100	37	32	16	15		
October - 1975 - Octobre	917	311	267	164	162	100	34	29	18	18		
November - 1974 - Novembre	869	301	252	141	163	100	35	29	16	19		
November - 1973 - Novembre	839	277	244	128	175	100	33	29	15	21		

See footnote(s) on page 53.

Voir note(s) à la page 53.

TABLE 14. Distribution of Commuters by Time to Work, Selected Census Metropolitan Areas, 1975-1977¹TABLEAU 14. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, certaines régions métropolitaines de recensement, 1975-1977¹

Selected Census Metropolitan Areas ¹²	Total ¹⁸ commuters	Time to work in minutes ¹⁹				Total ¹⁸ commuters - Total ¹⁸ , navetteurs	Time to work in minutes ¹⁹				
	Total ¹⁸ , navetteurs	Durée du déplacement en minutes ¹⁹					Less than 13	13-22	23-32	33 and more	
		Less than 13	13-22	23-32	33 et plus		Less than 13	13-22	23-32	33 et plus	
thousands - milliers										per cent - pourcentage	
Halifax:											
November - 1977 - Novembre	90	30	31	19 ¹⁰	10 ¹⁰	100	33	34	21 ¹⁰	11 ¹⁰	
November - 1976 - Novembre	95	29	33	19	13 ¹⁰	100	31	35	20	14 ¹⁰	
October - 1975 - Octobre	77	25	28	15 ¹⁰	8 ¹⁰	100	32	36	19 ¹⁰	10 ¹⁰	
Québec - Lévis:											
November - 1977 - Novembre	170	62	69	26 ¹⁰	9	100	36	41	15 ¹⁰	9	
November - 1976 - Novembre	196	76	74	27 ¹⁰	9	100	39	38	14 ¹⁰	9	
October - 1975 - Octobre	183	68	70	9	9	100	37	38	9	9	
Montréal:											
November - 1977 - Novembre	1,089	242	302	254	292	100	22	28	23	27	
November - 1976 - Novembre	1,102	232	302	266	282	100	21	27	24	26	
October - 1975 - Octobre	1,033	215	306	240	259	100	21	30	23	25	
Ottawa - Hull:											
November - 1977 - Novembre	290	79	105	65	41 ¹⁰	100	27	36	22	14 ¹⁰	
November - 1976 - Novembre	289	79	110	65	30 ¹⁰	100	27	38	22	10 ¹⁰	
October - 1975 - Octobre	236	71	77	48 ¹⁰	40 ¹⁰	100	30	33	20 ¹⁰	17 ¹⁰	
Toronto:											
November - 1977 - Novembre	1,227	253	336	304	334	100	21	27	25	27	
November - 1976 - Novembre	1,221	237	339	303	311	100	19	28	25	25	
October - 1975 - Octobre	1,236	244	339	304	332	100	20	27	25	27	
Hamilton:											
November - 1977 - Novembre	217	35 ¹⁰	90	44 ¹⁰	9	100	16 ¹⁰	41	20 ¹⁰	9	
November - 1976 - Novembre	206	46 ¹⁰	82	41 ¹⁰	31 ¹⁰	100	22 ¹⁰	40	20 ¹⁰	15 ¹⁰	
October - 1975 - Octobre	198	51 ¹⁰	56 ¹⁰	56 ¹⁰	31 ¹⁰	100	26 ¹⁰	28 ¹⁰	28 ¹⁰	16 ¹⁰	
Winnipeg:											
November - 1977 - Novembre	243	61	89	60	33	100	25	37	25	14	
November - 1976 - Novembre	245	64	89	60	29	100	26	36	24	12	
October - 1975 - Octobre	233	67	80	53	29 ¹⁰	100	29	34	23	12 ¹⁰	
Calgary:											
November - 1977 - Novembre	217	46	79	64	27	100	21	36	29	12	
November - 1976 - Novembre	231	54	88	51	35	100	23	38	22	15	
October - 1975 - Octobre	176	52	71	34 ¹⁰	16 ¹⁰	100	30	40	19 ¹⁰	9 ¹⁰	
Edmonton:											
November - 1977 - Novembre	214	55	82	49	28	100	26	38	23	13	
November - 1976 - Novembre	243	60	89	61	27	100	25	37	25	11	
October - 1975 - Octobre	217	67	76	44	24 ¹⁰	100	31	35	20	11 ¹⁰	
Vancouver:											
November - 1977 - Novembre	466	123	143	109	92	100	26	31	23	20	
November - 1976 - Novembre	481	108	161	102	102	100	22	33	21	21	
October - 1975 - Octobre	510	133	152	113	104	100	26	30	22	20	
All Selected Census Metropolitan Areas - Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:											
November - 1977 - Novembre	4,224	1,008	1,327	995	894	100	24	31	24	21	
November - 1976 - Novembre	4,308	985	1,367	995	873	100	23	32	23	20	
October - 1975 - Octobre	4,100	994	1,255	930	861	100	24	31	23	21	
Other areas ¹³ - Autres régions ¹³ :											
November - 1977 - Novembre	4,002	2,006	1,142	463	391	100	50	29	12	10	
November - 1976 - Novembre	3,873	1,871	1,156	431	365	100	48	30	11	9	
October - 1975 - Octobre	3,902	1,800	1,063	463	528	100	46	27	12	14	
Canada:											
November - 1977 - Novembre	8,226	3,014	2,470	1,458	1,284	100	37	30	18	16	
November - 1976 - Novembre	8,181	2,856	2,523	1,428	1,237	100	35	31	17	15	
October - 1975 - Octobre	8,002	2,794	2,317	1,394	1,389	100	35	29	17	17	

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

SIZE OF AUTOMOBILE DRIVEN TO WORK

A dramatic change in the typical size of automobile driven to work is reflected in the data available only for the two years, 1976 and 1977. Whereas the total number of private automobiles reported as driven to work in the survey week in November 1977 had risen by 2% to 4,802,000 from 4,695,000 one year earlier, the number of automobiles of the size traditionally described as standard declined by 14% to 1,082,000 from 1,257,000. All other sizes of automobiles had increased use both relatively and absolutely between 1976 and 1977. Sub-compacts increased their representation in the commuter traffic by 12% to 969,000 from 866,000 a year earlier. Automobile sizes are described in the Definition section at the back of this report.

In November 1977 the number of standard, intermediate, compact and sub-compact sized automobiles being driven to work in Canada each represented approximately 1 million. A year earlier the number of standard sized automobiles being used for commuting was nearly one and one-half times the number of those of sub-compact size.

Similar trends towards the use of smaller cars between 1976 and 1977 are in evidence from the survey findings for most parts of Canada, although there are some distinct regional variations. In British Columbia the use of standard sized automobiles for commuting was in 1976 much lower (16%) than in Canada generally (27%). No further decline was observed in the use of standard sized automobiles in British Columbia between 1976 and 1977, although a slight decline in the use of intermediate and compact sized vehicles to the benefit of sub-compacts and other vehicles could be identified.

The use of standard sized automobiles in the Atlantic provinces (20% - 24%) for travel to work had in 1976 been below the Canada average (27%). This was even more apparent in 1977 when automobile commuters in Newfoundland and Nova Scotia indicated that the percentage who drove standard cars to work was similar to the percentage in British Columbia (16%).

The provinces of Saskatchewan, Manitoba and Ontario had in 1976 shown the strongest attachment to the standard sized automobiles for commuting purposes. These attachments showed a significant weakening one year later, by which time only one in four instead of one in three commuting vehicles was a standard sized automobile.

The commuting vehicles in CMA's were more inclined to be of compact and sub-compact size than those in other areas. Outside the selected CMA's, other types of automobiles, mainly trucks and recreational vehicles, were more than twice as likely to be used (19% versus 8% in November 1977). These types of vehicles were also more in evidence in the selected CMA's of western Canada than in selected CMA's elsewhere.

TAILLE DES AUTOMOBILES UTILISÉES POUR SE RENDRE AU TRAVAIL

Les données dont on dispose pour 1976 et 1977 révèlent un changement radical dans la taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail. Alors que le nombre total d'automobiles particulières utilisées pour se rendre au travail en novembre de ces deux années s'est accru de 2% (passant de 4,695,000 à 4,802,000), le nombre d'automobiles traditionnellement appelées "ordinaires" a diminué de 14%, passant de 1,257,000 à 1,082,000. Entre 1976 et 1977, tous les autres genres de véhicules ont accusé des hausses au chapitre de l'utilisation, à la fois en chiffres relatifs et en chiffres absolus. Le nombre d'automobiles sous-compactes a augmenté de 12%, passant de 866,000 à 969,000. La taille des automobiles est décrite dans la section "Définitions" à la fin de cette publication.

En novembre 1977, chacune des catégories d'automobiles utilisées pour se rendre au travail, ordinaires, intermédiaires, compactes ou sous-compactes, représentait environ 1 million de voitures. Un an plus tôt, le nombre d'automobiles ordinaires utilisées pour se rendre au travail dépassait de près d'une fois et demie celui des automobiles sous-compactes.

Dans la plupart des régions du Canada, les enquêtes de 1976 et 1977 révèlent une tendance semblable vers l'utilisation d'automobiles plus petites, bien qu'on observe certaines variations d'une région à l'autre. En Colombie-Britannique, le taux d'utilisation d'automobiles ordinaires pour se rendre au travail était beaucoup moins élevé en 1976 (16%) que dans l'ensemble du Canada (27%). Aucune autre diminution du taux d'utilisation d'automobiles ordinaires n'a été observée en Colombie-Britannique entre 1976 et 1977, bien qu'on ait enregistré une légère diminution du taux d'utilisation d'automobiles intermédiaires et compactes au profit des sous-compactes et d'autres catégories d'automobiles.

Dans les provinces de l'Atlantique (20% - 24%), le taux d'utilisation d'automobiles ordinaires pour se rendre au travail était inférieur à la moyenne pour le Canada en 1976 (27%). Cela était encore plus évident en 1977 alors que les navetteurs de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse utilisant une automobile ont affiché des proportions aussi basses qu'en Colombie-Britannique (16%) quant à l'utilisation d'automobiles ordinaires pour se rendre au travail.

En 1976, c'est en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario que les taux d'utilisation d'automobiles ordinaires, comme moyen de transport pour se rendre au travail, étaient les plus élevés. L'année suivante, les taux avaient déjà diminué et l'on comptait seulement une automobile ordinaire sur quatre utilisée par les navetteurs au lieu d'une sur trois.

Les véhicules utilisés pour se rendre au travail dans les RMR étaient plus susceptibles d'être des compactes et des sous-compactes que dans les autres régions du Canada. À l'extérieur des RMR choisies, plus du double des navetteurs utilisaient des véhicules particuliers autres que des automobiles, surtout des camions et des véhicules récréatifs (19% contre 8% en novembre 1977). Ces genres de véhicules étaient également plus populaires dans les RMR choisies dans l'ouest du Canada que dans celles d'autres régions du Canada.

TABLE 15. Size of Automobile Driven to Work, Canada and Provinces, November 1976 and 1977

Province	Total ²⁰ commuters	Size of automobile ²¹ – Taille des automobiles ²¹				
	Total ²⁰ , navetteurs	Standard Ordinaires	Intermediate Intermédiaires	Compact Compactes	Sub-compact Sous-compactes	Other Autres
	thousands – milliers					
Canada:						
1977	4,802	1,082	1,053	1,092	969	605
1976	4,695	1,257	990	1,036	866	546
Newfoundland:						
1977	80	12	19	23	13	13
1976	77	16	18	18	12	14
Prince Edward Island:						
1977	20	410	5	510	410	310
1976	21	5	5	5	410	9
Nova Scotia:						
1977	146	23	32	38	31	22
1976	142	28	28	38	27	21
New Brunswick:						
1977	116	25	26	26	21	17
1976	119	29	26	26	21	16
Quebec:						
1977	1,128	266	301	294	204	63
1976	1,080	297	268	273	176	66
Ontario:						
1977	1,924	456	430	451	385	201
1976	1,844	558	396	400	336	154
Manitoba:						
1977	199	54	40	41	31	33
1976	195	62	40	41	29	24
Saskatchewan:						
1977	181	46	38	27	33	38
1976	172	56	36	28	18	34
Alberta:						
1977	422	103	79	72	77	92
1976	430	111	77	78	71	93
British Columbia:						
1977	585	93	84	116	170	123
1976	612	95	95	128	170	124

See footnote(s) on page 53.

TABLEAU 15. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976 et 1977

Total ²⁰ commuters	Size of automobile ²¹ – Taille des automobiles ²¹					Province
Total ²⁰ , navetteurs	Standard Ordinaires	Intermediate Intermédiaires	Compact Compactes	Sub-compact Sous-compactes	Other Autres	
per cent – pourcentage						
Canada:						
100 100	23 27	22 21	23 22	20 18	13 12	1977 1976
Terre-Neuve:						
100 100	15 21	24 23	29 23	16 16	16 18	1977 1976
Île-du-Prince-Édouard:						
100 100	20 ¹⁰ 24	25 24	25 ¹⁰ 24	20 ¹⁰ 1910	15 ¹⁰ 9	1977 1976
Nouvelle-Écosse:						
100 100	16 20	22 20	26 27	21 19	15 15	1977 1976
Nouveau-Brunswick:						
100 100	22 24	22 22	22 22	18 18	15 13	1977 1976
Québec:						
100 100	24 28	27 25	26 25	18 16	6 6	1977 1976
Ontario:						
100 100	24 30	22 21	23 22	20 18	10 8	1977 1976
Manitoba:						
100 100	27 32	20 21	21 21	16 15	17 12	1977 1976
Saskatchewan:						
100 100	25 33	21 21	15 16	18 10	21 20	1977 1976
Alberta:						
100 100	24 26	19 18	17 18	18 17	22 22	1977 1976
Colombie-Britannique:						
100 100	16 16	14 16	20 21	29 28	21 20	1977 1976

Voir note(s) à la page 53.

TABLE 16. Size of Automobile Driven to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976 and 1977

Selected Census Metropolitan Areas	Total ²⁰ commuters	Size of automobile ²¹ – Taille des automobiles ²¹					
	Total ²⁰ , navetteurs	Standard	Intermediate	Compact	Sub-compact	Other	
		Ordinaires	Intermédiaires	Compacts	Sous-compacts	Autres	
thousands – milliers							
Halifax:							
1977	45	9	9	1410	1210	9	
1976	47	810	1110	1410	1110	9	
Québec - Lévis:							
1977	92	9	9	3010	9	9	
1976	104	2610	2510	3010	9	9	
Montréal:							
1977	510	113	144	141	93	9	
1976	510	140	132	134	83	9	
Ottawa - Hull:							
1977	138	3110	3010	3810	2910	9	
1976	133	3610	2910	3410	2410	9	
Toronto:							
1977	638	129	152	183	138	3610	
1976	607	171	128	144	132	3210	
Hamilton:							
1977	137	3910	3210	2810	2910	9	
1976	121	4010	2510	2910	2210	9	
Winnipeg:							
1977	129	35	26	31	24	1310	
1976	130	39	30	31	22	910	
Calgary:							
1977	138	31	28	28	32	2010	
1976	143	37	23	27	28	27	
Edmonton:							
1977	130	35	27	24	24	20	
1976	151	43	35	29	25	1910	
Vancouver:							
1977	299	52	51	67	93	3610	
1976	308	52	50	76	92	3810	
All Selected Census Metropolitan Areas:							
1977	2,256	491	516	582	496	170	
1976	2,253	592	487	546	461	167	
Other Census Metropolitan Areas:							
1977	590	141	133	128	127	62	
1976	595	177	133	119	114	52	
All Census Metropolitan Areas:							
1977	2,846	633	649	710	623	232	
1976	2,848	769	620	665	575	219	
Other areas:							
1977	1,956	449	404	383	346	373	
1976	1,847	488	370	371	291	327	
Canada:							
1977	4,802	1,082	1,053	1,092	969	605	
1976	4,695	1,257	990	1,036	866	546	

See footnote(s) on page 53.

TABLEAU 16. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976 et 1977

Total ²⁰ commuters		Size of automobile ²¹ – Taille des automobiles ²¹					Régions métropolitaines de recensement choisies ¹²
Total ²⁰ , navetteur	Standard	Intermediate	Compact	Sub-compact	Other		
	Ordinaires	Intermédiaires	Compactes	Sous-compactes	Autres		
per cent – pourcentage							
100 100	9 1710	9 2310	31 ¹⁰ 3010	27 ¹⁰ 2310	9 9		Halifax: 1977 1976
100 100	9 2510	9 2410	33 ¹⁰ 2910	9 9	9 9		Québec - Lévis: 1977 1976
100 100	22 27	28 26	28 26	18 16	9 9		Montréal: 1977 1976
100 100	22 ¹⁰ 2710	22 ¹⁰ 2210	28 ¹⁰ 2610	21 ¹⁰ 1810	9 9		Ottawa - Hull: 1977 1976
100 100	20 28	24 21	29 24	22 22	6 9 510		Toronto: 1977 1976
100 100	28 ¹⁰ 3310	23 ¹⁰ 2110	20 ¹⁰ 2410	21 ¹⁰ 1810	9 9		Hamilton: 1977 1976
100 100	27 30	20 23	24 24	19 17	10 ¹⁰ 710		Winnipeg: 1977 1976
100 100	22 26	20 16	20 19	23 20	14 ¹⁰ 19		Calgary: 1977 1976
100 100	27 28	21 23	18 19	18 17	15 13 ¹⁰		Edmonton: 1977 1976
100 100	17 17	17 16	22 25	31 30	12 ¹⁰ 12 ¹⁰		Vancouver: 1977 1976
100 100	22 26	23 22	26 24	22 20	8 7		Toutes les régions métropoli- taines de recensement choisies: 1977 1976
100 100	24 30	23 22	22 20	22 19	11 9		Autres régions métropoli- taines de recensement: 1977 1976
100 100	22 27	23 22	25 23	22 20	8 8		Toutes les régions métropoli- taines de recensement: 1977 1976
100 100	23 26	21 20	20 20	18 16	19 18		Autres régions: 1977 1976
100 100	23 27	22 21	23 22	20 18	13 12		Canada: 1977 1976

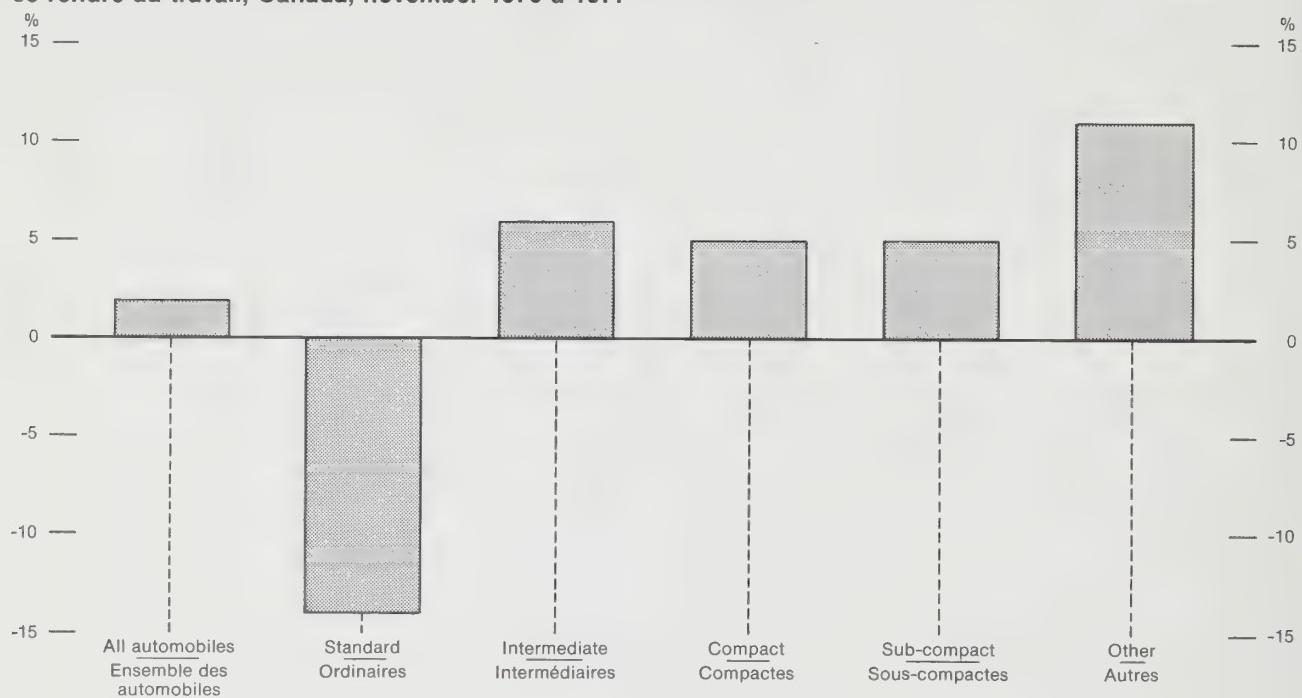
Voir note(s) à la page 53.

Chart D

Percentage Changes in Sizes of Automobile Driven to Work, Canada, November 1976 to 1977

Variation en pourcentage de la taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada, novembre 1976 à 1977

Graphique D



SOCIO-ECONOMIC CHARACTERISTICS OF COMMUTERS

Since the Travel to Work surveys are conducted as supplements to the Labour Force Survey (LFS), it is possible to relate the travel to work information to certain socio-economic characteristics collected on the basic LFS questionnaire. This was done for the 1977 survey for method of transportation utilized in relation to the age group and sex, occupational group and sex, and level of educational attainment and sex of commuters.

Whereas in November 1977 it is estimated that 73% of Canadian commuters travelled to work by automobile and 15% travelled by public transportation, these percentages varied considerably between socio-economic strata. Women commuters were nearly three times as likely to use public transportation as men (24% versus 9%) but outnumbered men by less than two to one on public transportation vehicles because there were considerably less women than men commuting to work.

The age group with the lowest representation on public transportation was that of 35-44 years, both amongst the males (7%) and amongst the females (19%). For both sexes by far the greatest use of public transportation was made by those in the 15-19 year age group. In the case of women in this age group, almost one in three (30%) travelled to work on public transportation. For males the number was less than one in six (16%).

It is in the selected CMA's, where there tend to be well developed public transit facilities, that 87% of the public transit riders in Canada were to be found in November 1977. In the selected CMA's public transit accounted for 25% of all commuters, as many as 38% of the women but only 16% of the men. In these areas more young women under 25 travelled to work by public transit vehicle than travelled by automobile. Females 15-24 years of age commuting by public transit outnumbered males in the same age group by more than two to one (243,000 to 114,000).

Less than half of all women commuters (49%) in the selected CMA's travelled to work by automobile in November 1977, while more than three quarters (77%) of men used private transportation to reach their place of work. This may in part be due to occupational differences between the sexes.

More than one third of public transit commuters (431,000 out of 1,222,000) were identified as members of the clerical occupational group. Of these

CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES NAVETTEURS

Puisque les enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont effectuées comme suppléments à l'Enquête sur la population active (EPA), il est possible de relier les renseignements qui en sont tirés avec certaines caractéristiques socio-économiques recueillies dans le questionnaire de l'EPA. C'est ce que nous avons fait pour l'enquête de 1977 en ce qui concerne l'âge et le sexe, le groupe professionnel et le sexe, et le niveau d'instruction et le sexe des navetteurs, par rapport au moyen de transport utilisé pour se rendre au travail.

Alors qu'en novembre 1977, on estimait que 73 % des navetteurs canadiens se rendaient au travail en automobile et que 15 % utilisaient les transports en commun, les pourcentages variaient considérablement d'une couche socio-économique à l'autre. Près de trois fois plus de femmes que d'hommes (24 % contre 9 %) étaient susceptibles d'utiliser les transports en commun pour se rendre au travail, mais moins de deux femmes pour un homme les utilisaient effectivement parce qu'il y avait beaucoup moins de navetteuses que de navetteurs.

Le groupe d'âge le moins bien représenté à l'égard de l'utilisation des transports en commun était celui des 35-44 ans, chez les hommes (7 %) et chez les femmes (19 %). Pour les deux sexes, le groupe d'âge de loin le mieux représenté était celui des 15-19 ans. Près d'une femme de ce groupe d'âge sur trois (30 %) utilisait les transports en commun pour se rendre au travail. Chez les hommes, le nombre était de moins d'un sur six (16 %).

En novembre 1977, 87 % des utilisateurs des transports en commun habitaient les régions métropolitaines de recensement choisies, régions où les réseaux de transport public sont les plus perfectionnés. Ce groupe représentait le quart de tous les navetteurs, 38 % des femmes mais seulement 16 % des hommes. Dans ces régions, plus de jeunes femmes de moins de 25 ans préféraient les transports en commun à l'automobile pour se rendre au travail. Les femmes âgées de 15-24 ans utilisant les transports en commun surpassaient de plus de deux pour un les hommes du même groupe d'âge (243,000 comparativement à 114,000).

Dans les régions métropolitaines de recensement choisies, moins de la moitié de toutes les femmes (49 %) se rendaient au travail en automobile en novembre 1977, alors que plus des trois quarts des hommes (77 %) utilisaient un moyen de transport privé pour s'y rendre. Cela peut être attribuable en partie aux différences professionnelles qui existent entre les deux sexes.

Plus du tiers des navetteurs empruntant les transports en commun (431,000 sur 1,222,000) étaient des employés de bureau. De ce nombre, 363,000 ou 84 % étaient des femmes.

431,000 commuters, 363,000 or 84% were women. Female clerical employees in fact accounted for 30% of all commuters using public transportation and 47% of all females using public transit to reach their place of work. The second largest occupational group of public transit commuters was service, which in November 1977 accounted for 178,000 or 15% of commuters using public transit.

The socio-economic variable of educational attainment does show some variations according to method of transportation utilized, more so for female than for male commuters. Those female commuters with university degrees and post-secondary diplomas were considerably less likely to use public transit than those with lower levels of educational attainment.

Les employés de bureau féminins représentaient 30 % de tous les navetteurs utilisant les transports en commun et 47 % de toutes les femmes utilisant les systèmes publics pour se rendre à leur travail. Les services représentaient le second groupe professionnel le plus important en ce qui concerne l'utilisation des transports en commun. En novembre 1977, ses membres représentaient 15 % (178,000) des utilisateurs des transports en commun.

La variable socio-économique "niveau d'instruction" présente certaines variations concernant le moyen de transport utilisé, plus chez les femmes que chez les hommes. Les femmes possédant un grade universitaire et un diplôme postsecondaire étaient considérablement moins portées à utiliser les transports en commun que celles ayant un niveau d'instruction moins élevé.

TABLE 17. Age Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada and Sum of Selected Census Metropolitan Areas, November 1977

TABLEAU 17. Groupe d'âge et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada et somme pour certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977

Age group and sex Groupe d'âge et sexe	Total commuters	Primary method of transportation Principal moyen de transport			Total commuters	Primary method of transportation Principal moyen de transport				
	Total, navetteurs	Principal moyen de transport		Total, navetteurs	Principal moyen de transport					
		Auto- mobile ³	Public trans- portation		Other ¹⁵	Auto- mobile ³	Public trans- portation	Other ¹⁵		
thousands – milliers								per cent – pourcentage		
Canada:										
All commuters – Tous les navetteurs:										
Total	8,226	5,994	1,222	1,010	100	73	15	12		
15 - 19 years – ans	773	411	180	183	100	53	23	24		
20 - 24 " "	1,296	887	246	163	100	68	19	13		
25 - 34 " "	2,319	1,809	290	221	100	78	13	10		
35 - 44 " "	1,572	1,240	182	150	100	79	12	10		
45 - 54 " "	1,363	1,026	183	154	100	75	13	11		
55 - 64 " "	800	561	122	117	100	70	15	15		
65 years and over – ans et plus	104	62	1910	2110	100	60	1810	2010		
Male – Hommes:										
Total	4,990	4,044	456	490	100	81	9	10		
15 - 19 years – ans	387	236	63	88	100	61	16	23		
20 - 24 " "	682	538	73	71	100	79	11	10		
25 - 34 " "	1,449	1,217	112	120	100	84	8	8		
35 - 44 " "	982	847	68	67	100	86	7	7		
45 - 54 " "	877	729	75	73	100	83	9	8		
55 - 64 " "	539	426	54	59	100	79	10	11		
65 years and over – ans et plus	74	51	9	9	100	69	9	9		
Female – Femmes:										
Total	3,237	1,951	765	521	100	60	24	16		
15 - 19 years – ans	386	175	116	94	100	45	30	24		
20 - 24 " "	615	349	173	93	100	57	28	15		
25 - 34 " "	870	592	177	101	100	68	20	12		
35 - 44 " "	590	393	114	83	100	67	19	14		
45 - 54 " "	485	296	108	81	100	61	22	17		
55 - 64 " "	261	135	68	58	100	52	26	22		
65 years and over – ans et plus	30	9	9	9	100	9	9	9		
All Selected Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:										
All commuters – Tous les navetteurs:										
Total	4,224	2,771	1,069	384	100	66	25	9		
15 - 19 years – ans	368	154	147	71	100	41	40	19		
20 - 24 " "	651	375	210	65	100	58	32	10		
25 - 34 " "	1,217	860	265	91	100	71	22	7		
35 - 44 " "	810	589	164	58	100	73	20	7		
45 - 54 " "	720	505	160	55	100	70	22	8		
55 - 64 " "	406	260	105	4110	100	64	26	1010		
65 years and over – ans et plus	52	2910	9	9	100	5610	9	9		
Male – Hommes:										
Total	2,482	1,911	397	174	100	77	16	7		
15 - 19 years – ans	177	92	51	3410	100	52	29	1910		
20 - 24 " "	328	236	63	2910	100	72	19	910		
25 - 34 " "	725	580	101	4410	100	80	14	610		
35 - 44 " "	486	404	60	2210	100	83	12	510		
45 - 54 " "	468	376	67	2510	100	80	14	510		
55 - 64 " "	259	198	45	9	100	76	17	9		
65 years and over – ans et plus	3910	2610	9	9	100	6710	9	9		
Female – Femmes:										
Total	1,742	860	671	210	100	49	39	12		
15 - 19 years – ans	191	62	96	3710	100	32	50	1910		
20 - 24 " "	323	139	147	3610	100	43	46	1110		
25 - 34 " "	492	280	164	47	100	57	33	10		
35 - 44 " "	324	185	104	3610	100	57	32	1110		
45 - 54 " "	252	129	93	3010	100	51	37	1210		
55 - 64 " "	147	62	60	2510	100	42	41	1710		
65 years and over – ans et plus	9	9	9	9	100	9	9	9		

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 18. Occupational Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada and Sum of Selected Census Metropolitan Areas, November 1977

TABLEAU 18. Groupe professionnel et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada et somme pour certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977

Occupational group Groupe professionnel	Total commuters Total, navetteurs	Primary method of transportation Principal moyen de transport			Total commuters Total, navetteurs	Primary method of transportation Principal moyen de transport		
		Auto- mobile ³	Public trans- portation Transports en commun	Other ¹⁵ Autres ¹⁵		Auto- mobile ³	Public trans- portation Transports en commun	Other ¹⁵ Autres ¹⁵
			thousands — milliers	per cent — pourcentage			thousands — milliers	per cent — pourcentage
Canada:								
Total	8,226	5,994	1,222	1,010	100	73	15	12
Managerial — Direction	622	501	87	35	100	80	14	6
Natural and social sciences — Sciences naturelles et sociales	437	326	69	42	100	75	16	10
Teaching and medicine — Enseignement et médecine	836	640	84	112	100	77	10	13
Clerical — Travail administratif	1,650	1,023	431	196	100	62	26	12
Sales — Commerce	879	633	116	130	100	72	13	15
Service — Services	1,014	621	178	215	100	61	18	21
Primary ²² — Primaire ²²	184	153	9	24 ¹⁰	100	83	9	13 ¹⁰
Processing and machining — Traitement et usinage des matières premières	607	500	42	65	100	82	7	11
Fabricating — Fabrication	815	623	117	76	100	76	14	9
Construction	431	381	20 ¹⁰	30	100	88	5 ¹⁰	7
Transportation — Transports	299	254	9	33	100	85	9	11
Other — Autres	452	340	60	52	100	75	13	12
Male — Hommes:								
Total	4,990	4,044	456	490	100	81	9	10
Managerial — Direction	482	409	51	22 ¹⁰	100	85	11	5 ¹⁰
Natural and social sciences — Sciences naturelles et sociales	349	273	47	29	100	78	13	8
Teaching and medicine — Enseignement et médecine	282	233	18 ¹⁰	31	100	83	6 ¹⁰	11
Clerical — Travail administratif	397	288	68	41	100	73	17	10
Sales — Commerce	547	448	42	57	100	82	8	10
Service — Services	516	354	81	81	100	69	16	16
Primary ²² — Primaire ²²	167	139	9	22 ¹⁰	100	83	9	13 ¹⁰
Processing and machining — Traitement et usinage des matières premières	535	450	30	53	100	84	6	10
Fabricating — Fabrication	640	536	49	55	100	84	8	9
Construction	426	378	20 ¹⁰	29	100	89	5 ¹⁰	7
Transportation — Transports	290	248	9	32	100	85	9	11
Other — Autres	358	286	34	38	100	80	9	11
Female — Femmes:								
Total	3,237	1,951	765	521	100	60	24	16
Managerial — Direction	140	92	36	13 ¹⁰	100	65	26	9 ¹⁰
Natural and social sciences — Sciences naturelles et sociales	88	53	22 ¹⁰	13 ¹⁰	100	60	25 ¹⁰	15 ¹⁰
Teaching and medicine — Enseignement et médecine	554	407	66	81	100	73	12	15
Clerical — Travail administratif	1,253	735	363	155	100	59	29	12
Sales — Commerce	332	186	73	74	100	56	22	22
Service — Services	497	266	96	134	100	54	20	27
Primary ²² — Primaire ²²	17 ¹⁰	14 ¹⁰	9	9	100	82 ¹⁰	9	9
Processing and machining — Traitement et usinage des matières premières	72	49	9	9	100	67	9	9
Fabricating — Fabrication	176	86	68	21 ¹⁰	100	49	39	12 ¹⁰
Construction	9	9	9	9	100	9	9	9
Transportation — Transports	9	9	9	9	100	9	9	9
Other — Autres	94	54	26 ¹⁰	14 ¹⁰	100	57	28 ¹⁰	15 ¹⁰

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 18. Occupational Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada and Sum of Selected Census Metropolitan Areas, November 1977 – Concluded

TABLEAU 18. Groupe professionnel et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada et somme pour certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977 – fin

Occupational group Groupe professionnel	Total commuters	Primary method of transportation			Total commuters	Primary method of transportation						
	Total, navetteurs	Principal moyen de transport			Total, navetteurs	Principal moyen de transport						
		Auto- mobile ³	Public trans- portation	Other ¹⁵		Auto- mobile ³	Public trans- portation	Other ¹⁵				
			Transports en commun	Autres ¹⁵			Transports en commun	Autres ¹⁵				
thousands – milliers								per cent – pourcentage				
All Selected Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:												
Total	4,224	2,771	1,069	384	100	66	25	9				
Managerial – Direction	404	304	84	9	100	75	21	9				
Natural and social sciences – Sciences naturelles et sociales	285	197	64	24 ¹⁰	100	69	22	9				
Teaching and medicine – Enseignement et médecine	390	276	73	41 ¹⁰	100	71	19	11 ¹⁰				
Clerical – Travail administratif	1,008	532	386	90	100	53	38	9				
Sales – Commerce	463	313	96	54	100	68	21	12				
Service – Services	483	258	151	75	100	53	31	15				
Primary ²² – Primaire ²²	22 ¹⁰	9	9	9	100	9	9	9				
Processing and machining – Traitement et usinage des matières premières	237	185	35 ¹⁰	9	100	78	15 ¹⁰	9				
Fabricating – Fabrication	401	270	104	28 ¹⁰	100	67	26	7 ¹⁰				
Construction	158	137	9	9	100	87	9	9				
Transportation – Transports	128	109	9	9	100	85	9	9				
Other – Autres	245	171	53	21 ¹⁰	100	70	22	9 ¹⁰				
 Male – Hommes:												
Total	2,482	1,911	397	174	100	77	16	7				
Managerial – Direction	307	250	50	9	100	81	16	9				
Natural and social sciences – Sciences naturelles et sociales	224	166	42 ¹⁰	9	100	74	19 ¹⁰	9				
Teaching and medicine – Enseignement et médecine	133	107	9	9	100	80	9	9				
Clerical – Travail administratif	248	166	63	19 ¹⁰	100	67	25	8 ¹⁰				
Sales – Commerce	291	234	37 ¹⁰	21 ¹⁰	100	80	13 ¹⁰	7 ¹⁰				
Service – Services	284	177	74	33 ¹⁰	100	62	26	12 ¹⁰				
Primary ²² – Primaire ²²	20 ¹⁰	9	9	9	100	9	9	9				
Processing and machining – Traitement et usinage des matières premières	210	171	25 ¹⁰	9	100	81	12 ¹⁰	9				
Fabricating – Fabrication	296	236	40 ¹⁰	20 ¹⁰	100	80	14 ¹⁰	7 ¹⁰				
Construction	156	137	9	9	100	88	9	9				
Transportation – Transports	125	108	9	9	100	86	9	9				
Other – Autres	188	145	30 ¹⁰	9	100	77	16 ¹⁰	9				
 Female – Femmes:												
Total	1,742	860	671	210	100	49	39	12				
Managerial – Direction	97	54	35 ¹⁰	9	100	56	36	9				
Natural and social sciences – Sciences naturelles et sociales	61	31 ¹⁰	22 ¹⁰	9	100	51 ¹⁰	36	9				
Teaching and medicine – Enseignement et médecine	256	169	58	30 ¹⁰	100	66	23 ¹⁰	12 ¹⁰				
Clerical – Travail administratif	760	367	323	71	100	48	42	9				
Sales – Commerce	171	79	59	33 ¹⁰	100	46	35	19 ¹⁰				
Service – Services	200	81	77	41 ¹⁰	100	41	39	21 ¹⁰				
Primary ²² – Primaire ²²	9	9	9	—	100	9	9	—				
Processing and machining – Traitement et usinage des matières premières	27 ¹⁰	9	9	9	100	9	9	9				
Fabricating – Fabrication	106	34 ¹⁰	64	9	100	32 ¹⁰	60	9				
Construction	9	9	9	9	100	9	9	9				
Transportation – Transports	9	9	9	9	100	9	9	9				
Other – Autres	57	26 ¹⁰	23 ¹⁰	9	100	46 ¹⁰	40 ¹⁰	9				

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 19. Level of Educational Attainment and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada and Sum of Selected Census Metropolitan Areas, November 1977

TABLEAU 19. Niveau d'instruction et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada et somme pour certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977

Level of educational attainment	Total commuters Total, Navetteurs	Primary method of transportation			Total commuters Total, Navetteurs	Primary method of transportation						
		Principal moyen de transport				Auto- mobile ³	Public trans- portation Transports en commun	Other ¹⁵ Autres ¹⁵				
		Auto- mobile ³	Public trans- portation Transports en commun	Other ¹⁵ Autres ¹⁵								
thousands – milliers							per cent – pourcentage					
Canada:												
Total	8,226	5,994	1,222	1,010	100	73	15	12				
0-8 years – ans	1,272	912	179	181	100	72	14	14				
Some high school, no post-secondary – Études secondaires non complétées, pas d'études postsecondaires	4,147	2,983	636	528	100	72	15	13				
High school, some post-secondary – Études secondaires complétées, études postsecondaires non complétées	834	598	149	87	100	72	18	10				
Post-secondary certificate or diploma – Diplôme ou certificat d'études postsecondaires	1,072	817	139	116	100	76	13	11				
University – Université	901	685	117	99	100	76	13	11				
Male – Hommes:												
Total	4,990	4,044	456	490	100	81	9	10				
0-8 years – ans	916	731	82	103	100	80	9	11				
Some high school, no post-secondary – Études secondaires non complétées, pas d'études postsecondaires	2,398	1,948	207	243	100	81	9	10				
High school, some post-secondary – Études secondaires complétées, études postsecondaires non complétées	509	415	53	41	100	82	10	8				
Post-secondary certificate or diploma – Diplôme ou certificat d'études postsecondaires	548	459	48	41	100	84	9	7				
University – Université	619	491	66	62	100	79	11	10				
Female – Femmes:												
Total	3,237	1,951	765	521	100	60	24	16				
0-8 years – ans	356	181	97	78	100	51	27	22				
Some high school, no post-secondary – Études secondaires non complétées, pas d'études postsecondaires	1,749	1,035	429	285	100	59	25	16				
High school, some post-secondary – Études secondaires complétées, études postsecondaires non complétées	325	183	96	46	100	56	30	14				
Post-secondary certificate or diploma – Diplôme ou certificat d'études postsecondaires	524	358	91	75	100	68	17	14				
University – Université	282	194	51	37	100	69	18	13				

See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

TABLE 19. Level of Educational Attainment and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada and Sum of Selected Census Metropolitan Areas, November 1977 – Concluded

TABLEAU 19. Niveau d'instruction et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada et somme pour certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977 – fin

Level of educational attainment Niveau d'instruction	Total commuters Total, navetteurs	Primary method of transportation Principal moyen de transport			Total commuters Total, navetteurs	Primary method of transportation Principal moyen de transport		
		Auto- mobile ³	Public trans- portation	Other ¹⁵		Auto- mobile ³	Public trans- portation	Other ¹⁵
			Transports en commun	Autres ¹⁵			Transports en commun	Autres ¹⁵
thousands – milliers						per cent – pourcentage		
All Selected Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:								
Total	4,224	2,771	1,069	384	100	66	25	9
0-8 years – ans	561	347	157	57	100	62	28	10
Some high school, no post-secondary – Études secondaires non complétées, pas d'études postsecondaires	2,068	1,326	549	194	100	64	27	9
High school, some post-secondary – Études secondaires complétées, études postsecondaires non complétées	493	318	133	42 ¹⁰	100	65	27	910
Post-secondary certificate or diploma – Diplôme ou certificat d'études postsecondaires	543	381	120	41	100	70	22	8
University – Université	560	400	110	50	100	71	20	9
Male – Hommes:								
Total	2,482	1,911	397	174	100	77	16	7
0-8 years – ans	382	281	70	31 ¹⁰	100	74	18	810
Some high school, no post-secondary – Études secondaires non complétées, pas d'études postsecondaires	1,140	881	177	82	100	77	16	7
High school, some post-secondary – Études secondaires complétées, études postsecondaires non complétées	295	227	48	20 ¹⁰	100	77	16	710
Post-secondary certificate or diploma – Diplôme ou certificat d'études postsecondaires	282	229	40 ¹⁰	9	100	81	15	9
University – Université	383	293	62	28 ¹⁰	100	76	16	810
Female – Femmes:								
Total	1,742	860	671	210	100	49	39	12
0-8 years – ans	179	66	87	26 ¹⁰	100	37	49	1510
Some high school, no post-secondary – Études secondaires non complétées, pas d'études postsecondaires	929	445	372	112	100	48	40	12
High school, some post-secondary – Études secondaires complétées, études postsecondaires non complétées	198	91	85	22 ¹⁰	100	46	43	1110
Post-secondary certificate or diploma – Diplôme ou certificat d'études postsecondaires	261	152	80	29 ¹⁰	100	58	31	1110
University – Université	175	106	48	21 ¹⁰	100	61	27	1210

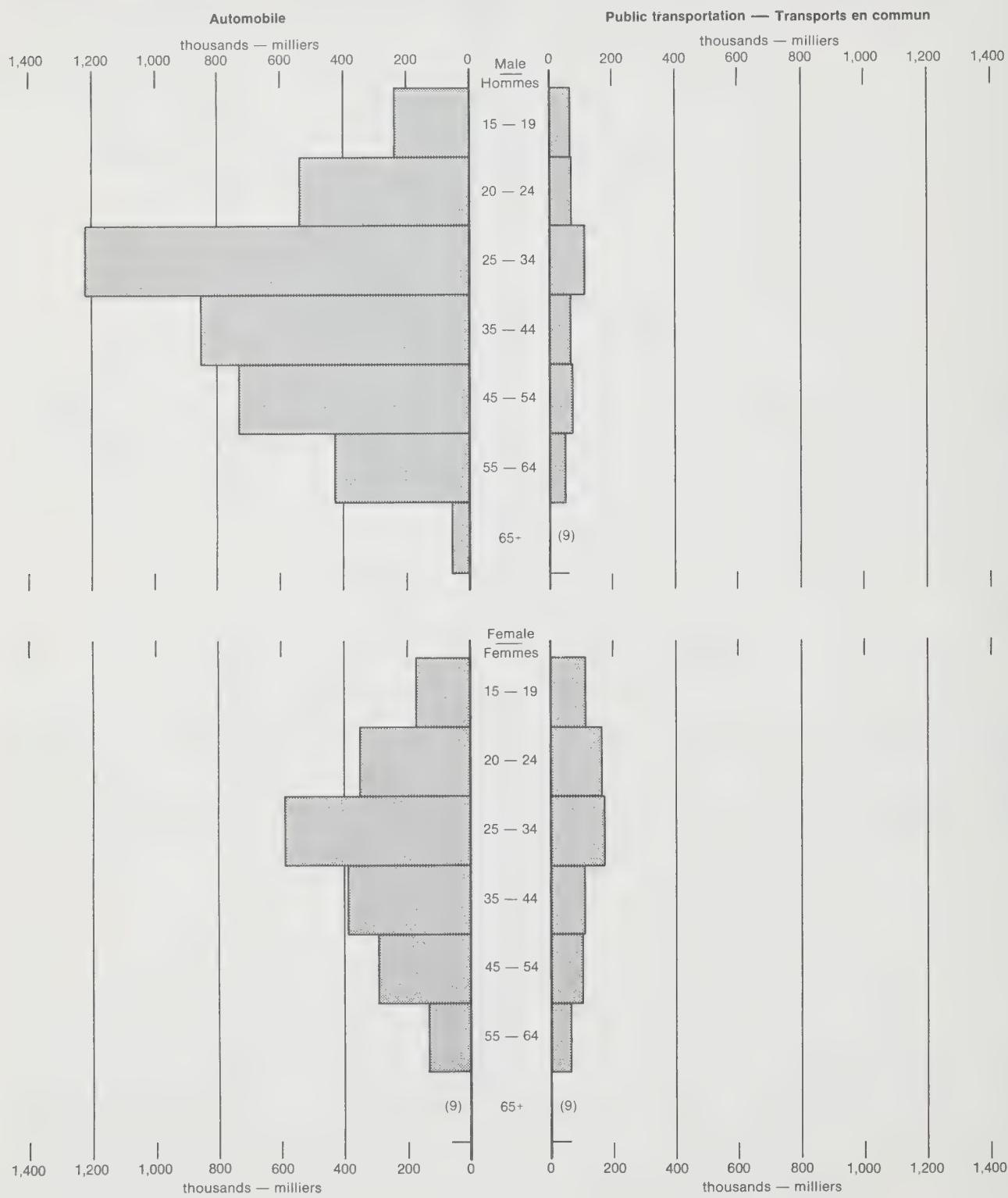
See footnote(s) on page 53.
Voir note(s) à la page 53.

Chart E

Graphique E

**Age Group and Sex Distribution of Commuters Using Automobiles
or Public Transportation, Canada, November 1977**

**Répartition par groupe d'âge et par sexe des navetteurs, selon qu'ils utilisent
une automobile ou les transports en commun, Canada, novembre 1977**



Footnotes

- 1 Comparison of 1976 or 1977 data with data from earlier years should be made with caution in view of major modifications introduced into the questionnaire in 1976.
- 2 In 1976 and 1977, includes commuters who indicated that they shared the driving.
- 3 Automobile includes cars, station-wagons, vans, campers, trucks, etc.
- 4 In 1976, includes commuters who reported "don't know" the driving arrangement.
- 5 Persons reporting taxi, motorcycle, bicycle or "other".
- 6 The category "don't know" was not included in the 1977 questionnaire.
- 7 Includes non-commuters (see definition of Commuters).
- 8 Total commuters also include those reporting travel by taxi, motorcycle, bicycle, "other" and prior to 1977 those reporting "don't know" (see Table 1 and footnotes 5 and 6).
- 9 Sampling variability so high as to prohibit release; greater than 25.0% at one standard deviation.
- 10 Figures should be viewed with caution.
- 11 Excludes commuter train users who were estimated to number 37,000 in 1975.
- 12 Because of increases in November 1976 in the sample size in urban areas, mainly in the province of Alberta, estimates for larger census metropolitan areas, especially Calgary and Edmonton, are based on a sample which over-represents characteristics of employed persons. Consequently, estimates for these cities in November 1976 must be interpreted with caution, particularly when making comparisons with data for other years.
- 13 Consist of non-selected Census Metropolitan Areas as well as areas outside the Census Metropolitan Areas.
- 14 No information is presented for 1976 because the question was asked differently and therefore the results are not comparable with those of other years.
- 15 Includes those who reported taxi, motorcycle, bicycle, walking to work and other.
- 16 Prior to 1977, includes those who indicated "don't know" the distance to work. This category was not provided for in the 1977 questionnaire.
- 17 Prior to 1976, the three longer mileage groupings were 6 - 10, 11 - 20, and more than 20.
- 18 Prior to 1977, includes those who indicated "don't know" the time to work. This category was not provided for in the 1977 questionnaire.
- 19 Prior to 1976, the groupings for the time in minutes were as follows: Less than 11, 11 - 20, 21 - 30, and 31 or more.
- 20 Consists only of the commuters who indicated driving alone, driving with passengers or sharing the driving and excludes the commuters for whom the make and model of car driven to work information could not be obtained.
- 21 For sizes of automobile, see Definitions page 55.
- 22 The Primary Occupational Group includes farming, fishing, forestry and mining.

Notes

- 1 La comparaison des données de 1976 ou 1977 avec celles des années antérieures doit être faite sous toutes réserves en raison des modifications importantes apportées au questionnaire en 1976.
- 2 En 1976 et 1977, comprend les navetteurs qui ont déclaré avoir "partagé la conduite avec quelqu'un d'autre".
- 3 Les automobiles comprennent les voitures particulières ordinaires, les familiales, les fourgonnettes, les camionnettes de camping, les camions, etc.
- 4 En 1976, comprend les navetteurs qui ont déclaré "ne sait pas" concernant les dispositions relatives à la conduite.
- 5 Personnes qui ont déclaré se déplacer en taxi, en motocyclette, en bicyclette ou "autre".
- 6 La catégorie "ne sait pas" ne figurait pas dans le questionnaire de 1977.
- 7 Comprend les non-navetteurs (voir la définition pour les navetteurs).
- 8 Le nombre total de navetteurs comprend aussi ceux qui ont déclaré se déplacer en taxi, motocyclette, bicyclette, "autre", et avant 1977, "ne sait pas" (voir tableau 1, notes 5 et 6).
- 9 La variabilité d'échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication de données; elle est supérieure à 25.0 % de l'estimation correspondant à un écart-type.
- 10 Chiffres à considérer avec circonspection.
- 11 Ne comprend pas les utilisateurs des trains de banlieu, estimés à 37,000 en 1975.
- 12 En raison de l'accroissement de la taille de l'échantillon dans les régions urbaines en novembre 1976, particulièrement dans la province de l'Alberta, les estimations pour les régions métropolitaines de recensement, surtout Calgary et Edmonton, sont fondées sur un échantillon qui amplifie les caractéristiques des personnes occupées. Par conséquent, les estimations pour ces villes doivent être considérées avec circonspection, surtout lorsque des comparaisons sont faites avec les données des années précédentes.
- 13 Se compose des régions métropolitaines de recensement non choisies et des régions à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement.
- 14 Aucun renseignement n'est présenté pour 1976 parce que la question était différente et par conséquent les résultats ne sont pas comparables à ceux des autres années.
- 15 Comprend ceux qui ont rapporté se déplacer en taxi, motocyclette, bicyclette, à pied et autre.
- 16 Avant 1977, comprend ceux qui ont rapporté "ne sait pas". Cette catégorie ne figurait pas dans le questionnaire de 1977.
- 17 Avant 1976, les trois groupes pour les distances les plus longues étaient: 6 - 10, 11 - 20, et plus de 20.
- 18 Avant 1977, comprend ceux qui ont rapporté "ne sait pas" la durée du déplacement. Cette catégorie ne figurait pas dans le questionnaire de 1977.
- 19 Avant 1976, les groupes suivants (en minutes) étaient en vigueur pour la durée: moins de 11, 11 - 20, 21 - 30, et 31 ou plus.
- 20 Comprend seulement les navetteurs qui ont déclaré conduire sans passagers, conduire avec des passagers et partager la conduite, mais ne comprend pas les navetteurs pour lesquels les renseignements sur la marque et le modèle de l'automobile utilisée pour se rendre au travail n'ont pu être obtenus.
- 21 Pour la taille des automobiles, voir les définitions page 55.
- 22 Le groupe professionnel "primaire" comprend agriculture, pêche, exploitation forestière et mines.

DEFINITIONS

Commuters. For the purpose of this analysis commuters are defined as persons travelling the same distance to the same workplace each day. Employed persons indicating that they live zero miles from their work or that the distance to work varies from day to day are not considered to be a commuters.

Public transportation. Consists of buses, streetcars, subway trains and commuter trains.

Automobiles. Consist of private automobiles, vans, campers, trucks and other privately owned four wheeled motorized transportation. Persons interviewed in the survey who indicated that they drove an automobile were asked to state the make and model of the vehicle that they used. From this information and with the assistance of a list of models by year according to size, interviewers recorded on the questionnaire, standard, intermediate, compact, sub-compact or other. The criteria used in this classification of models by year were as follows:

- (1) **Sub-compact automobiles.** Less than 3,000 pounds in weight, wheelbase under 100 inches.
- (2) **Compact automobiles.** Weight 3,000 - 3,499 pounds, wheelbase 100 inches but less than 108 inches.
- (3) **Intermediate automobiles.** Weight of 3,500 - 4,199 pounds, wheelbase 108 inches but less than 119 inches.
- (4) **Standard automobiles.** Weight of 4,200 pounds or more, wheelbase 119 inches and over.
- (5) **Other automobiles.** Vans, campers, trucks and other privately owned motorized transportation, with four or more wheels.

The size criteria were in common use in the automobile industry up to the 1976 model year. The size grouping (1)-(4) is being retained for subsequent model years for purposes of comparability on the recommendation of the Conservation and Renewable Energy Branch of the Department of Energy, Mines and Resources.

Census Metropolitan Area. The main labour market area of an urbanized core (or continuous built-up area) having 100,000 or more population. CMA's are created by Statistics Canada and are usually known by the name of their largest city. They contain whole municipalities (or census subdivisions). CMA's are comprised of (1) municipalities completely or partly inside the urbanized core, and (2) other municipalities, if (a) at least 40% of the employed labour force living in the municipality works in the urbanized core, or

DÉFINITIONS

Navetteurs. Aux fins de cette analyse, le terme "navetteurs" désigne les personnes qui ont parcouru une certaine distance pour se rendre au même lieu de travail chaque jour. Ce groupe ne comprend pas les personnes occupées qui ont déclaré travailler à un endroit situé à zéro mille de leur domicile, ni celles qui ont déclaré que la distance qu'elles parcouraient pour se rendre au travail, variait d'un jour à l'autre.

Transports en commun. Comprendent les autobus, les tramways, les métros et les trains de banlieue.

Automobiles. Comprendent les voitures particulières, les fourgonnettes, les camionnettes de camping, les camions et les autres véhicules motorisés à quatre roues appartenant à des particuliers. On a demandé aux répondants ayant déclaré qu'ils conduisaient leur voiture pour se rendre au travail d'en préciser la marque et le modèle. A partir de leur réponse et à l'aide d'une liste des modèles classés selon la taille et l'année, les interviewers ont indiqué sur le questionnaire les catégories suivantes: ordinaire, intermédiaire, compacte, sous-compacte ou autre. Les critères utilisés pour le classement des modèles selon l'année étaient les suivants:

- (1) **Automobiles sous-compactes.** Poids de moins de 3,000 livres, empattement de moins de 100 pouces.
- (2) **Automobiles compactes.** Poids de 3,000 - 3,499 livres, empattement de 100 pouces ou plus, mais de moins de 108 pouces.
- (3) **Automobiles intermédiaires.** Poids de 3,500 - 4,199 livres, empattement de 108 pouces ou plus, mais de moins de 119 pouces.
- (4) **Automobiles ordinaires.** Poids de 4,200 livres ou plus, empattement de 119 pouces ou plus.
- (5) **Autres automobiles.** Fourgonnettes, camionnettes de camping, camions et autres véhicules motorisés à quatre roues ou plus appartenant à des particuliers.

Les critères de taille des véhicules étaient en usage dans toute l'industrie de l'automobile jusqu'en 1976 (année du modèle). Les catégories de taille (1)-(4) sont maintenues pour les modèles subséquents pour permettre des comparaisons suivant une recommandation de la Direction de la conservation de l'énergie et des énergies renouvelables du ministère de l'Énergie, des mines et des ressources.

Région métropolitaine de recensement. La principale région du marché du travail d'un noyau urbanisé (ou zone bâtie en continu) comptant 100,000 habitants ou plus. Les RMR ont été créées par Statistique Canada et sont habituellement connues sous le nom de la ville la plus importante qui s'y trouve. Elles contiennent des municipalités entières (ou subdivisions de recensement). Les RMR sont formées (1) des municipalités situées entièrement ou partiellement à l'intérieur du noyau urbanisé et (2) d'autres municipalités, si a) au moins 40 % de la population active occupée demeurant dans

(b) at least 25% of the employed labour force working in the municipality lives in the urbanized core. For the 1973-1977 Travel to Work surveys, the CMA boundaries are those used for the 1971 Census of Population. Ten of the largest CMA's have been selected for presentation of data in this publication: Halifax, Québec-Lévis, Montréal, Ottawa-Hull, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver.

la municipalité travaille dans le noyau urbanisé ou si b) au moins 25 % de la population active occupée travaillant dans la municipalité demeure dans le noyau urbanisé. Aux fins des enquêtes de 1973 à 1977 sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, les limites des RMR sont celles utilisées lors du Recensement de la population de 1971. Cette publication présente des données pour dix des plus grandes RMR: Halifax, Québec-Lévis, Montréal, Ottawa-Hull, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

METHODOLOGY AND QUESTIONNAIRES

Travel to Work surveys were conducted by Statistics Canada in November 1973, June and November 1974, June and October 1975, November 1976 and November 1977. In each case they were conducted as personal interviews at the same time as the Labour Force Survey using a supplementary questionnaire.

The Labour Force Survey (LFS) is a multi-stage probability sample representing Canadian residents 15 years of age and over (14 years of age and over, prior to November 1976). It excludes the residents of the Yukon and the Northwest Territories, Indians living on reserves, inmates in institutions and members of the Armed Forces.

The sample size for the Travel to Work surveys has always been five sixths of the total LFS sample. This means that travel to work information was collected from about 60,000 individuals in 25,000 households up to 1975 and from about 115,000 individuals in 50,000 households in 1976 and 1977, when the basic LFS sample was enlarged. Generally speaking the larger sample size reduced the "sampling variability" and made it possible to release more data at the census metropolitan area level after 1975. "Sampling variability" may be defined as the possible discrepancy between the results from a sample survey and the results that would have been obtained from a census. All data in this publication are subject to some sampling variability and for this reason care should be taken in analyzing small variations in data, particularly prior to 1976.

The reference period for reporting travel to work information for most respondents (more than 95%) was the week preceding the week in which the survey was conducted. This means that the data in this publication apply to a specific week and are liable to have been influenced by temporary conditions such as early winter storms or labour disputes which could distort the findings that would otherwise have resulted. For the small minority of respondents on temporary lay-off up to 30 days or on vacation (less than 5%), the reporting period was the last week in which they worked.

Care should be taken when comparing the results from the Travel to Work Survey series with statistics on urban travel derived from other sources. Although the statistics in this publication may be regarded as giving a fair picture of the journey to work situation at a particular time of the year they are not intended to provide a comprehensive coverage of urban travel, which would include many types of journeys undertaken at all times of the day for personal, pleasure

MÉTHODOLOGIE ET QUESTIONNAIRES

Statistique Canada a effectué des enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail en novembre 1973, juin et novembre 1974, juin et octobre 1975, novembre 1976 et novembre 1977. Dans chaque cas, des interviews sur place ont été réalisées en même temps que l'enquête sur la population active au moyen d'un questionnaire d'enquête supplémentaire.

L'enquête sur la population active (EPA) fait appel à un échantillon aléatoire à plusieurs degrés représentant les résidents canadiens âgés de 15 ans et plus (14 ans et plus avant novembre 1976). Elle ne vise pas les résidents du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, les Indiens vivant dans des réserves, les pensionnaires d'institutions ni les membres des Forces armées.

L'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a toujours fait appel à un échantillon représentant les cinq sixièmes de l'échantillon total de l'EPA. Cela signifie qu'elle a servi à recueillir des renseignements auprès d'environ 60,000 personnes dans 25,000 ménages jusqu'en 1975 et auprès d'environ 115,000 personnes dans 50,000 ménages en 1976 et 1977, années où l'échantillon de base de l'EPA a été agrandi. En général, l'accroissement de la taille de l'échantillon a permis de réduire la "variabilité d'échantillonnage" et de produire un plus grand nombre de données au niveau des régions métropolitaines de recensement après 1975. La "variabilité d'échantillonnage" est la divergence possible entre les résultats d'une enquête par sondage et les résultats qu'on aurait obtenus si l'on avait effectué un recensement. Toutes les données présentées dans cette publication peuvent comporter une certaine variabilité d'échantillonnage et c'est pourquoi il faut être prudent en analysant les petites variations dans les données, en particulier avant 1976.

Pour la plupart des répondants (plus de 95 %), la période de référence des données sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail était la semaine précédant la semaine d'enquête. Cela signifie que les données présentées ici se rapportent à une semaine précise et sont fonction des conditions du moment, par exemple les tempêtes de neige ou les conflits du travail, facteurs qui pourraient fausser les résultats par rapport à ceux qu'on aurait obtenus dans d'autres conditions. Pour une petite minorité de répondants qui avaient été mis à pied temporairement pour un maximum de 30 jours ou qui étaient en vacances (moins de 5 %), la période de référence était la dernière semaine pendant laquelle ils avaient travaillé.

Il faut être prudent lorsqu'il s'agit de comparer les séries de données tirées de l'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail avec les statistiques sur les déplacements urbains provenant d'autres sources. Bien que les chiffres présentés ici brossent un tableau assez juste de la situation des déplacements domicile-travail à un moment particulier de l'année, nous ne prétendons pas qu'elles donnent une idée complète des déplacements urbains. En effet, ils ne prennent pas en compte, par exemple, un grand nombre

and business reasons. Information on the use of public transportation is published by Statistics Canada in *Passenger Bus and Urban Transit Statistics*, Catalogue 53-215 and *Urban Transit*, Catalogue 53-003 and by the Canadian Urban Transit Association in the *Transit Fact Book*. These publications include statistics on the number of revenue passengers carried by month or year.

In the Travel to Work Survey the same questionnaire was used from 1973 to 1975. It was substantially revised in 1976 and amended in 1977. In order to inform the reader about changing questionnaire content and information available from surveys conducted in different years, questionnaires are reproduced on the following pages for the surveys conducted in October 1975, November 1976 and November 1977. In addition a copy of the household record docket and the main questionnaire used in the Labour Force Survey during 1977 are reproduced in order to illustrate how the demographic and socio-economic information was collected.

de déplacements qui sont effectués à n'importe quelle heure de la journée pour des raisons personnelles, d'agrément et d'affaires. Les renseignements sur l'utilisation des transports en commun sont publiés par Statistique Canada dans les bulletins intitulés *Statistique du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain*, no 53-215 au catalogue, et *Transports urbains*, no 53-003 au catalogue, ainsi que par l'Association canadienne du transport urbain dans un ouvrage intitulé *Transit Fact Book*. Ces publications présentent des statistiques sur le nombre de voyageurs payants transportés par mois ou par année.

Le même questionnaire a été utilisé de 1973 à 1975 aux fins de l'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il a été révisé en profondeur en 1976 et partiellement modifié en 1977. Afin de renseigner les lecteurs sur les modifications apportées au contenu du questionnaire et sur les renseignements qu'ils peuvent obtenir au sujet des enquêtes effectuées au cours des diverses années, nous avons reproduit dans les pages qui suivent les questionnaires se rapportant aux enquêtes effectuées en octobre 1975, novembre 1976 et novembre 1977. Nous avons également reproduit le Dossier du ménage et le questionnaire utilisé en 1977 aux fins de l'enquête sur la population active, afin de montrer la façon dont les données démographiques et socio-économiques ont été recueillies.

October = 1975 = Octobre

27. → ASK FOR PERSONS "W" OR "J" IN 11 OR 12

These questions concern travel, starting from this person's residence to his place of work.

A. What is the approximate distance in miles to this person's place of work?

None Under 1 1-2 3-5 6-10 11-20 Over 20 Don't know

B. Is public transportation available to this person's place of work?

Yes

A horizontal scale with three options: 'No' (left), 'SKIP to D' (center), and 'Don't know' (right). The 'SKIP to D' option is highlighted with a double-headed arrow above it.

C. What is the time required to go to work, using public transportation?

Less than 6 minutes 6-10 minutes 11-20 minutes 21-30 minutes 31-40 minutes 41-60 minutes 61-120 minutes More than 120 minutes Don't know

D. What method
is used to
travel to
work?

E. Using this method,
what is the
approximate
travel time?

Less than 6 minutes	6-10 minutes	11-20 minutes	21-30 minutes	31-40 minutes		41-60 minutes	61-120 minutes	More than 120 minutes	Don't know

F. What is the alternate method of travel to work, if usual method is unavailable?

27. → POUR LES PERSONNES QUI SONT CODÉES "W" OU "J" EN 11 OU 12

Ces questions concernent les déplacements de cette personne entre sa résidence et son lieu de travail.

A. En milles, à quelle distance approximativement se trouve le lieu de travail de cette personne?

Age Group	Aucun (%)
moins de 1	~10%
1-2	~10%
3-5	~10%
6-10	~10%
11-20	~10%
21-30	~10%
31-40	~10%
41-50	~10%
51-60	~10%
61-70	~10%
71-80	~10%
81 et plus	~10%

B. Existe-t-il un moyen de transport en commun pour se rendre au lieu de travail de cette personne?

Out

C. Combien de temps faut-il pour se rendre au travail en utilisant les transports en commun?

Moins de 6 minutes	6-10 minutes	11-20 minutes	21-30 minutes	31-40 minutes		41-60 minutes	61-120 minutes	Plus de 120 minutes	Ne sait pas

D. Quel moyen cette personne utilise-t-elle pour se rendre au travail?

Conduit sa voiture avec passager	<input type="checkbox"/>	Passager dans une voiture privée	<input type="checkbox"/>	Passager dans un taxi	<input type="checkbox"/>	motocyclette	<input type="checkbox"/>	bicyclette	<input type="checkbox"/>	à pied	<input type="checkbox"/>	Autobus tramway, metro	<input type="checkbox"/>	Train de banlieue	<input type="checkbox"/>	Autre	<input type="checkbox"/>
sans passager	<input type="checkbox"/>															Ne sait pas	<input type="checkbox"/>

E. Quelle est la
durée
approximative
du trajet par

Moins de 6 minutes 6-10 minutes 11-20 minutes 21-30 minutes 31-40 minutes 41-60 minutes 61-120 minutes Plus de 120 minutes Ne sait pas

F. Par quel autre moyen cette personne se rend-elle au travail si elle ne peut utiliser le moyen habituel?



SUPPLEMENTARY SURVEY QUESTIONNAIRE

CONFIDENTIAL
when completed

Docket No. 2 []

Survey Date 3 [] Mo. Yr.

Assignment No. 4 []

HRD page-line No.

Given Name

5

6

Surname

7

1 FORM No. 06

10. INTERVIEWER CHECK ITEM:

Form 05 *IF 'YES' in item 10 OR

any code but 6 in Item 33 ... Go to 11

* Otherwise END

11. THE FOLLOWING QUESTIONS CONCERN TRAVEL TO WORK DURING THE LAST WEEK ... WORKED AT HIS/HER MAIN JOB. THE QUESTIONS REFER TO THE DOOR TO DOOR TRIP FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK.

12. WHAT IS THE APPROXIMATE DISTANCE FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK? 'I MEAN THE DISTANCE COVERED USING THE USUAL ROUTE.'

- * None 1 [] END
- * Varies from day to day 2 [] END
- * Don't know 3 []
- Less than 1 mile 4 [] Miles
- 5 [] Miles
- Less than 1 kilometre 6 [] Kilometres
- 7 [] Kilometres

13. APPROXIMATELY HOW LONG DOES IT TAKE ... TO TRAVEL FROM HIS/HER RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK USING THE USUAL ROUTE?

[] Minutes Don't know 2 []

14. DURING THE LAST WEEK ... WORKED, AT APPROXIMATELY WHAT TIME DID HE/SHE START WORK?

[] Starting time Don't know 2 []

15. WHAT WAS THE PRINCIPAL METHOD OF TRANSPORTATION ... USED TO TRAVEL TO WORK? 'I MEAN THAT METHOD OF TRANSPORTATION BY WHICH ... TRAVELED THE GREATEST DISTANCE.'

Mark only ONE method.

- | | |
|------------------------|---|
| Automobile 1 [] | Bus/Subway/Streetcar 5 [] go to 18 |
| Taxi 2 [] | Commuter train 6 [] go to 18 |
| Motorcycle 3 [] | Walks to work 7 [] |
| Bicycle 4 [] | Other 8 [] |
- Don't know 9 [] go to 26

16. WHAT IS THE MAIN REASON ... DID NOT USE PUBLIC TRANSPORTATION AS HIS/HER PRINCIPAL METHOD OF TRAVEL TO WORK?

Mark only ONE reason.

- * Not available at all 01 [] go to 19
- * Only available part of the trip 02 []
- * Schedule unsuitable 03 []
- * Too expensive 04 []
- * Not comfortable 05 []
- * Takes too long 06 []
- Needs car for work 07 []
- Too many transfers 08 []
- Not reliable 09 []
- Other 10 []
- Don't know 11 []

17. USING PUBLIC TRANSPORTATION, HOW MUCH TIME WOULD IT TAKE ... TO TRAVEL TO WORK?

[] Minutes

Don't know 2 []

18. WHAT IS THE TIME REQUIRED FOR ... TO GET TO THE NEAREST PUBLIC TRANSPORTATION HE/SHE COULD/DID USE TO TRAVEL TO WORK?

[] Minutes

Don't know 2 []

19. INTERVIEWER CHECK ITEM:

* If automobile in item 15 1 [] go to 22

* Otherwise 2 [] go to 20

20. WAS A CAR, TRUCK OR VAN AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

Yes 1 []

No 2 []

Don't know 3 []

21. USING A CAR, TRUCK OR VAN, HOW MUCH TIME WOULD IT TAKE ... TO TRAVEL TO WORK?

[] Minutes go to 26

Don't know 2 [] go to 26

22. WHICH ONE OF THESE BEST DESCRIBES THE WAY ... TRAVELED TO WORK THE LAST WEEK HE/SHE WORKED?

(READ ALOUD THE RESPONSE CATEGORIES)

Mark only ONE category

- * Drove alone 1 []
- * Drove with passenger(s) 2 []
- * Shared the driving 3 []
- * Don't know 5 [] go to 26
- * Rode as a passenger 4 [] go to 26

23. WHAT IS THE MAKE AND MODEL OF THE VEHICLE THAT ... DROVE TO WORK?

[] Enter code

Don't know 7 []

24. WHAT IS THE MODEL YEAR OF THIS AUTOMOBILE?

19 []

Don't know 2 []

25. WAS PARKING AVAILABLE FOR ... AT HIS/HER PLACE OF WORK?

Yes 1 [] → Was it.....Free 2 [] Pay 3 [] Don't know 4 []	Parking
--	---------

No 5 []

Don't know 6 []

26. WHAT IS THE ADDRESS OR LOCATION OF ...'S USUAL PLACE OF WORK?

Specify in NOTES 1 []

Don't know 2 []

99 NOTES

See over for additional NOTES

Item No.

Item No.

[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]

N° de dossier 2 _____

Date d'enquête 3 _____ Mo. An.

N° de tâche 4 _____

page-ligne du DM

Prénom

5

6

7

Nom de famille

1 FORMULE 06

10. À L'INTERVIEWER

- Formule 05 *Si 'OUI' au poste 10 OU
un code autre que 6 au poste 33 . Passez à 11
• Autrement FIN

11. LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LE DÉPLACEMENT ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL PENDANT LA DERNIÈRE SEMAINE AU COURS DE LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ À SON EMPLOI PRINCIPAL. ELLES VISENT À ANALYSER L'INTERVALLE QUI S'ÉCOULE ENTRE LE MOMENT OÙ ... QUITTE SON DOMICILE ET LE MOMENT OÙ IL (ELLE) ARRIVE À SON LIEU DE TRAVAIL.

12. QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE ENTRE LE DOMICILE DE ... ET SON LIEU DE TRAVAIL? JE VEUX DIRE PAR LÀ LA DISTANCE PARCOURUE EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL.

- Sans objet 1 ○ FIN
- Varie d'un jour à l'autre 2 ○ FIN
- Ne sait pas 3 ○
- Moins de 1 mille 4 ○
- 5 Milles 5 ○
- Moins de 1 kilomètre 6 ○
- 7 Kilomètres 7 ○

13. ENVIRON COMBIEN DE TEMPS FAUT- IL À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

Minutes Ne sait pas 2 ○

14. PENDANT LA DERNIÈRE SEMAINE AU COURS DE LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ, À QUELLE HEURE ENVIRON COMMENÇAIT-IL (ELLE) À TRAVAILLER?

Heure Ne sait pas 2 ○

15. QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL (ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? JE VEUX DIRE PAR LÀ LE MOYEN DE TRANSPORT QUE... A UTILISÉ POUR PARCOURIR LA PLUS GRANDE PARTIE DE LA DISTANCE.

Faites un 'X' dans UN SEUL cercle.

- | | | |
|------------------------|----------------------------------|-------------|
| Automobile 1 ○ | Autobus/métro/ tramway 5 ○ | passez à 18 |
| Taxi 2 ○ | Train de banlieue 6 ○ | passez à 18 |
| Motocyclette 3 ○ | À pied 7 ○ | |
| Bicyclette 4 ○ | Autre 8 ○ | |
| Ne sait pas 9 ○ | | passez à 26 |

16. QUELLE EST LA PRINCIPALE RAISON POUR LAQUELLE ... N'A PAS UTILISÉ LES TRANSPORTS EN COMMUN COMME PRINCIPAL MOYEN DE DÉPLACEMENT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Faites un 'X' dans UN SEUL cercle.

- Il n'en existe pas 01 ○ passez à 19
- Il en existe seulement pour une partie du trajet 02 ○
- L'horaire ne lui convient pas 03 ○
- Trop cher 04 ○
- Inconfortable 05 ○
- Trop lent..... 06 ○
- A besoin de son automobile pour son travail 07 ○
- Correspondances trop nombreuses 08 ○
- On ne peut s'y fier 09 ○
- Autre 10 ○
- Ne sait pas 11 ○

17. EN UTILISANT LES TRANSPORTS EN COMMUN, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Minutes Ne sait pas 2 ○

18. COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE AU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LE PLUS PROCHÉ QU'IL (ELLE) AURAIT PU UTILISER OU A UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Minutes Ne sait pas 2 ○

19. À L'INTERVIEWER

- Si 'automobile' au poste 15 1 ○ passez à 22
- Autrement 2 ○ passez à 20

20. ... AVAIT-IL (ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui 1 ○ Non 2 ○ Ne sait pas 3 ○

21. EN UTILISANT UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL A ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Minutes passez à 26 Ne sait pas 2 ○ passez à 26

22. LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL PENDANT LA DERNIÈRE SEMAINE AU COURS DE LAQUELLE IL (ELLE) A TRAVAILLE?

(LISEZ LES CATEGORIES À HAUTE VOIX)

Faites un 'X' dans UN SEUL cercle.

- A conduit sa voiture, sans passagers 1 ○
- A conduit sa voiture, avec passager(s) 2 ○
- A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre 3 ○
- Était passager dans une voiture 4 ○ passez à 26
- Ne sait pas 5 ○ passez à 26

23. QUELLE EST LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez le code Ne sait pas 7 ○

24. QUELLE EST L'ANNÉE DE FABRICATION DE CETTE AUTOMOBILE?

19 Minutes Ne sait pas 2 ○

25. ... AVAIT-IL (ELLE) UN ESPACE DE STATIONNEMENT À SON LIEU DE TRAVAIL?

Oui 1 ○ → S'agissait-il d'un.....
Stationnement gratuit 2 ○ Stationnement payant 3 ○ Ne sait pas 4 ○

Non 5 ○

6 ○

Ne sait pas

26. QUELLE EST L'ADRESSE OU L'EMPLACEMENT DU LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DE...?

Precisez dans les NOTES 1 ○

Ne sait pas 2 ○

TRAVEL TO WORK SURVEY

CONFIDENTIAL
when completed

Docket No 2 [] [] []

Survey date 3 11 77

Assignment No 4 [] []

HRD page - line No Given name

Mo Yr

Surname

5 []

6 [] [] []

7 [] [] []

1 FORM NO 06

10 THE FOLLOWING QUESTIONS CONCERN TRAVEL TO WORK DURING THE LAST WEEK ... WORKED AT HIS/HER MAIN JOB. THE QUESTIONS REFER TO THE DOOR TO DOOR TRIP FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK.

11 WHAT IS THE APPROXIMATE DISTANCE FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK? 'I mean the distance covered using the usual route.'

Miles [] [] Varies from day to day 2 [] End
Less than 1 mile 1 [] None 4 [] End

12 APPROXIMATELY HOW LONG DID IT TAKE ... TO TRAVEL FROM HIS/HER RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK USING THE USUAL ROUTE?

[] [] Enter minutes

13 DURING THE LAST WEEK ... WORKED, AT APPROXIMATELY WHAT TIME DID HE/SHE START WORK?

[] [] Enter starting time Don't know 1 []

14 WHAT WAS THE PRINCIPAL METHOD OF TRANSPORTATION ... USED TO TRAVEL TO WORK? 'I mean that method of transportation by which ... travelled the greatest distance.' (Mark only ONE method)

Automobile 1 []	go to 16	Taxi 4 []
Bus/Subway/ Streetcar 2 []		Motorcycle/ Bicycle 5 []
Commuter train 3 []	go to 15	Walks to work 6 []
		Other 7 []

15 AFTER ... GOT OFF PUBLIC TRANSPORTATION, HOW MUCH TIME DID IT TAKE HIM/HER TO GET TO WORK?

[] [] Enter minutes and go to 19
Don't know 1 [] go to 19

16 AFTER ... LEFT THIS VEHICLE, HOW MUCH TIME DID IT TAKE TO GET TO HIS/HER PLACE OF WORK?

[] [] Enter minutes
Don't know 1 []

17 WAS PUBLIC TRANSPORTATION AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

Yes 1 [] No 2 [] go to 20
Don't know 3 [] go to 20

18 USING PUBLIC TRANSPORTATION, HOW MUCH TIME WOULD IT TAKE ... TO TRAVEL TO WORK?

[] [] Enter minutes
Don't know 1 []

19 HOW MUCH TIME DOES IT TAKE TO GET TO THE NEAREST PUBLIC TRANSPORTATION ... COULD/DID USE TO TRAVEL TO WORK?

[] [] Enter minutes
Don't know 1 []

20 INTERVIEWER CHECK ITEM:

If 'automobile' in item 14 1 [] go to 24

Otherwise 2 [] go to 21

21 WAS A CAR, TRUCK OR VAN AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

Yes 1 [] No 2 []

22 USING A CAR, TRUCK OR VAN, HOW MUCH TIME WOULD IT TAKE ... TO TRAVEL TO WORK?

[] [] Enter minutes
Don't know 1 []

23 HOW MUCH WOULD IT COST ... TO PARK AT OR NEAR HIS/HER PLACE OF WORK?

\$ [] [] .00	→	per day 1 []
		per week 2 [] go to 29
		per month 3 []
Free		4 []
Not available		5 [] go to 29
Don't know		6 []

24 WHICH ONE OF THESE BEST DESCRIBES THE WAY ... TRAVELED TO WORK THE LAST WEEK HE/SHE WORKED?

(READ ALOUD THE RESPONSE CATEGORIES)

Mark only ONE category.

Drove alone 1 []	Shared the driving 3 []
Drove with passenger(s) 2 []	Rode as a passenger 4 [] go to 29

25 WHAT WAS THE MAKE AND MODEL OF THE VEHICLE THAT ... DROVE TO WORK?

[] [] Enter code
Don't know 1 []

26 WHAT WAS THE MODEL YEAR OF THIS VEHICLE?

1 [] [] []
Don't know 1 []

27 HOW MUCH DID IT COST ... TO PARK AT OR NEAR HIS/HER PLACE OF WORK?

\$ [] [] .00	→	per day 1 []
		per week 2 [] go to 29
		per month 3 []
Don't know		4 [] go to 29
Free		5 []

28 DID ...'S EMPLOYER PROVIDE THIS PARKING FACILITY?

Yes 1 [] No 2 [] Don't know 3 []

29 WHAT IS THE ADDRESS OR LOCATION OF ...'S USUAL PLACE OF WORK?

Specify in NOTES 1 [] Don't know 2 []

99 NOTES

See over for additional NOTES 1 []

Item No.									
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]

Item No.									
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]

ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS
ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAILN° de dossier 2 N° de ligne du DM

Date d'enquête 3 1 1 7 7 Mo An

N° de page 5

Prénom 6

N° de tâche 4 Nom de famille 7DOCUMENT CONFIDENTIEL
une fois rempli

1 FORMULE 06

10 LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ A SON EMPLOI PRINCIPAL. ELLES VISENT A ANALYSER L'INTERVALLE QUI S'ÉCOULE ENTRE LE MOMENT OÙ ... QUITTE SON DOMICILE ET LE MOMENT OÙ IL(ELLE) ARRIVE A SON LIEU DE TRAVAIL.

11 QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE QUI SÉPARE LE DOMICILE DE ... DE SON LIEU DE TRAVAIL? 'Je veux dire par là la distance parcourue en empruntant le chemin habituel.'

Miles Varie d'un jour à l'autre Fin
Moins de 1 mile Sans objet Fin

12 ENVIRON COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

Inscrivez les minutes

13 AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ, A QUELLE HEURE ENVIRON COMMENÇAIT-IL(ELLE) À TRAVAILLER?

Inscrivez l'heure Ne sait pas

14 QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL(ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? 'Je veux dire par là le moyen de transport utilisé pour parcourir la plus grande partie de la distance.' (Indiquez UN seul moyen.)

Automobile <input type="radio"/> Passez à 16	Taxi <input type="radio"/> 4
Autobus/métro/tramway <input type="radio"/> 2	Motocyclette/bicyclette <input type="radio"/> 5
Train de banlieue <input type="radio"/> 3	À pied <input type="radio"/> 6
Inscrivez les minutes et passez à 19	
Autre <input type="radio"/> 1	

15 UNE FOIS DESCENDU DU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN UTILISÉ, COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes et passez à 19 Ne sait pas Passez à 19

16 APRÈS ÊTRE DESCENDU DU VÉHICULE DANS LEQUEL IL(ELLE) PRENAIT PLACE, COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes Ne sait pas

17 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui Non Passez à 20 Ne sait pas Passez à 20

18 EN UTILISANT LES TRANSPORTS EN COMMUN, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes Ne sait pas

19 COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE AU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LE PLUS PROCHE QU'IL(ELLE) AURAIT PU UTILISER OU A UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes Ne sait pas

20 À L'INTERVIEWER :

Si 'automobile' au poste 14 Passez à 24

Autrement Passez à 21

21 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui Non

22 EN UTILISANT UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes Ne sait pas

23 COMBIEN EN COÛTERAIT-IL À ... POUR STATIONNER A SON LIEU DE TRAVAIL OU À PROXIMITÉ?

\$ <input type="text"/> 00	→	par jour <input type="radio"/> 1	Passez à 29
		par semaine <input type="radio"/> 2	
		par mois <input type="radio"/> 3	
Stationnement gratuit		<input type="radio"/> 4	
Pas de stationnement		<input type="radio"/> 5	Passez à 29
		<input type="radio"/> 6	
Ne sait pas			

24 LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE IL(ELLE) A TRAVAILLÉ? (LISEZ LES CATÉGORIES A HAUTE VOIX)

Indiquez UN seul moyen.

A conduit sa voiture sans passager(s) <input type="radio"/>	A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre <input type="radio"/> 3
A conduit sa voiture avec passager(s) <input type="radio"/> 2	Était passager dans une voiture <input type="radio"/> 4 Passez à 29

25 QUELLE ÉTAIT LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez le code Ne sait pas

26 QUELLE ÉTAIT L'ANNÉE DE FABRICATION DE CE VÉHICULE?

1 9 Ne sait pas

27 COMBIEN EN COÛTAIT-IL À ... POUR STATIONNER À SON LIEU DE TRAVAIL OU À PROXIMITÉ?

\$ <input type="text"/> 00	→	par jour <input type="radio"/> 1	
		par semaine <input type="radio"/> 2	Passez à 29
		par mois <input type="radio"/> 3	
Ne sait pas		<input type="radio"/> 4	Passez à 29
Stationnement gratuit		<input type="radio"/> 5	

28 L'ESPACE DE STATIONNEMENT ÉTAIT-IL FOURNI PAR L'EMPLOYEUR DE ...?

Oui Non Ne sait pas

29 QUELLE EST L'ADRESSE OU L'EMPLACEMENT DU LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DE ...?

Précisez dans les NOTES 1 Ne sait pas 2

N° de poste

<input type="text"/>							
<input type="text"/>							
<input type="text"/>							

N° de poste

<input type="text"/>							
<input type="text"/>							
<input type="text"/>							

Statistics Canada	Statistique Canada	HRD page - line No.	Docket No. 2	Survey date 3	Assignment No. 4	CONFIDENTIAL when completed
				Mo Yr	Surname	1 FORM NO. 05
			5	6	7	

10 DID . . . DO ANY WORK AT ALL LAST WEEK (not counting work around the house?)		30 LAST WEEK DID . . . HAVE A JOB OR BUSINESS AT WHICH HE/SHE DID NOT WORK?		50 HAS . . . EVER WORKED AT A JOB OR BUSINESS?	
Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> Go to 30 Perm. unable to work <input type="radio"/> Go to 50		Yes <input type="radio"/> Go to 33 No <input type="radio"/> Go to 55		Yes <input type="radio"/> Go to 55 No <input type="radio"/> Go to 56	
11 DID . . . HAVE MORE THAN ONE JOB LAST WEEK?		31 LAST WEEK, DID . . . HAVE A JOB TO START AT A DEFINITE DATE IN THE FUTURE?		51 WHEN DID . . . LAST WORK?	
Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> Go to 13		Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> Go to 50		Mo Yr change If month unknown, enter -- in month	
12 WAS THIS A RESULT OF CHANGING EMPLOYERS LAST WEEK?		32 COUNTING FROM THE END OF LAST WEEK, IN HOW MANY WEEKS WILL . . . START TO WORK AT HIS/HER NEW JOB?		52 INTERVIEWER CHECK ITEM:	
Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/>				(1) If 51 is before . . . <input type="radio"/> go to 55 (2) If 51 is equal to or later than . . . <input type="radio"/> go to 53	
13 HOW MANY HOURS PER WEEK DOES . . . USUALLY WORK AT HIS/HER:		33 WHY WAS . . . ABSENT FROM WORK LAST WEEK?		53 WAS THIS A FULL-TIME OR A PART-TIME JOB?	
(Main) JOB? <input type="radio"/> <input type="radio"/> If total 30 or more Other jobs? <input type="radio"/> <input type="radio"/> go to 15		Enter code and if code 6 go to 32		Full-time <input type="radio"/> Part-time <input type="radio"/> (30 or more hours per week) (Less than 30 hours per week)	
14 WHAT IS THE REASON . . . USUALLY WORKS LESS THAN 30 HOURS PER WEEK?		34 DID . . . HAVE MORE THAN ONE JOB LAST WEEK?		54 WHAT WAS THE MAIN REASON WHY . . . LEFT THAT JOB?	
		Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/>			
15 LAST WEEK, HOW MANY HOURS OF OVERTIME OR EXTRA HOURS DID . . . WORK?		35 HOW MANY HOURS PER WEEK DOES . . . USUALLY WORK AT HIS/HER:		55 INTERVIEWER CHECK ITEM:	
(Include paid and unpaid time at all jobs) <input type="radio"/> <input type="radio"/> If none enter 00		(Main) JOB? <input type="radio"/> <input type="radio"/> If total 30 or more Other jobs? <input type="radio"/> <input type="radio"/> go to 37		* If "perm. unable to work" in 10 <input type="radio"/> go to 80 * Otherwise <input type="radio"/> go to 56	
16 LAST WEEK, HOW MANY HOURS DID . . . LOSE OR TAKE OFF FROM WORK FOR ANY REASON SUCH AS ILLNESS, HOLIDAY, OR LAYOFF? (From all jobs)		36 WHAT IS THE REASON . . . USUALLY WORKS LESS THAN 30 HOURS PER WEEK?		56 IN THE PAST 6 MONTHS HAS . . . LOOKED FOR WORK?	
<input type="radio"/> <input type="radio"/> If none enter 00 and go to 18				Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> Go to 70	
17 WHAT WAS THE MAIN REASON FOR LOSING THESE HOURS?		37 UP TO THE END OF LAST WEEK, HOW MANY WEEKS HAS . . . BEEN CONTINUOUSLY ABSENT FROM WORK?		57 IN THE PAST 4 WEEKS WHAT HAS . . . DONE TO FIND WORK? Mark all methods reported	
				Nothing <input type="radio"/> Go to 63	
18 HOW MANY HOURS DID . . . ACTUALLY WORK LAST WEEK AT HIS/HER?		38 IS . . . GETTING ANY WAGES OR SALARY FOR ANY OF THE TIME OFF LAST WEEK?		• IN THE PAST 4 WEEKS HAS . . . DONE ANYTHING ELSE TO FIND WORK? Mark all other methods reported	
(Main) JOB? <input type="radio"/> <input type="radio"/> Other jobs? <input type="radio"/> <input type="radio"/>		Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/>		For each method given ask: • WHEN DID . . . LAST ? (Repeat method)	
19 IN THE PAST 4 WEEKS, HAS . . . LOOKED FOR ANOTHER JOB?		39 INTERVIEWER CHECK ITEM		Method used No. of weeks ago (excl. svy. week)	
Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> Go to 71		* If code 5 (layoff) in 33 <input type="radio"/> go to 56 * Otherwise <input type="radio"/> go to 40		PUBLIC employment AGENCY <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
20 WHAT HAS . . . DONE IN THE PAST 4 WEEKS TO FIND ANOTHER JOB?		40 IN THE PAST 4 WEEKS, HAS . . . LOOKED FOR ANOTHER JOB?		PRIVATE employment AGENCY <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
		Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/> Go to 71		UNION <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
				EMPLOYERS directly <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
				FRIENDS or relatives <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
				Placed or answered ADS <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
				LOOKED at job ADS <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
				OTHER Specify in NOTES <input type="radio"/> <input type="radio"/>	
70 INTERVIEWER CHECK ITEM:					
* If "No" (never worked) in 50 <input type="radio"/> go to 80					
* If upper circle in 52 is marked <input type="radio"/> go to 80					
* Otherwise <input type="radio"/> go to 72 through 77 and check that the information is complete and correct.					
71 HAS . . . CHANGED EMPLOYERS SINCE LAST MONTH?					
Yes <input type="radio"/> No <input type="radio"/>					
72 FOR WHOM DID . . . WORK? (Name of business, government dept. or agency, or person)					
<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> Enter code(s) and go to 71					
▲ No <input type="radio"/> change <input type="radio"/> or <input type="radio"/>					
58 WHAT WAS . . . DOING IMMEDIATELY BEFORE HE/SHE STARTED TO LOOK FOR WORK? FOR EXAMPLE, WORKING, KEEPING HOUSE, GOING TO SCHOOL OR SOMETHING ELSE?					
<input type="radio"/> Enter code					
59 UP TO THE END OF LAST WEEK, HOW MANY WEEKS HAS . . . BEEN LOOKING FOR WORK, NOT COUNTING WEEKS WHEN HE/SHE ALSO WORKED?					
<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>					
60 HAS . . . BEEN LOOKING FOR A JOB TO LAST FOR LESS THAN 6 MONTHS, OR, MORE THAN 6 MONTHS?					
Less than 6 months (incl. 6 mos.) <input type="radio"/> More than 6 months <input type="radio"/>					
61 HAS . . . BEEN LOOKING FOR A FULL-TIME OR A PART-TIME JOB?					
Full-time <input type="radio"/> Part-time <input type="radio"/>					
62 INTERVIEWER CHECK ITEM:					
* If "1 week ago" for any method in 57 <input type="radio"/> go to 64 * Otherwise <input type="radio"/> go to 63					



Statistics Canada Statistique Canada

QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE SUR LA POPULATION ACTIVE

DOCUMENT CONFIDENTIEL

une fois rempli

No de dossier 2 []

Date d'enquête 3 []

No d'attribution 4 []

No de page-ligne du DM

Prénom

Nom de famille

1 FORMULE 05

5 [] 6 []

ENTRE DUESES... A FAIT UN TRAVAIL QU'ON CONQUE LA SEMAINE DERNIÈRE (sans compter les travaux "autour de la maison")?

Oui Non Passez à 30
Incapacité permanente Passez à 50

AVAIT-IL(ELLE) PLUS D'UN EMPLOI LA SEMAINE DERNIÈRE? Oui Non Passez à 13

ETAIT-CE DUE A UN CHANGEMENT D'EMPLOYEUR LA SEMAINE DERNIÈRE? Oui Non

COMBIEN D'HEURES PAR SEMAINE TRAVAILLE-T-IL(ELLE) HABITUÉLLEMENT?

A SON EMPLOI (principal)? Si le total est 30 ou plus, à d'autres emplois? passez à 15

POURQUOI... TRAVAILLE-T-IL(ELLE) HABITUÉLLEMENT MOINS DE 30 HEURES PAR SEMAINE? Inscrivez le code

LA SEMAINE DERNIÈRE, COMBIEN D'HEURES SUPPLÉMENTAIRES... A-T-IL(ELLE) TRAVAILLÉES?

(Comptez les heures, rémunérées ou non, à tous les emplois.) Pour "aucune", inscrivez 00

LA SEMAINE DERNIÈRE, COMBIEN D'HEURES... A-T-IL(ELLE) ÉTÉ ABSENT(E) DU TRAVAIL POUR UNE RAISON QUELCONQUE (MALADIE, VACANCES, MISE À PIED)?

(Tous les emplois) Pour "aucune", inscrivez 00 et passez à 18

QUELLE ÉTAIT LA RAISON PRINCIPALE DE CETTE ABSENCE? Inscrivez le code

COMBIEN D'HEURES... A-T-IL(ELLE) EFFECTIVEMENT TRAVAILLÉES LA SEMAINE DERNIÈRE, A SON EMPLOI (principal)? à d'autres emplois?

AU COURS DES 4 DERNIÈRES SEMAINES, S'EST-IL(ELLE) CHERCHÉ UN AUTRE EMPLOI?

Oui Non Passez à 71

QU'A FAIT... AU COURS DES 4 DERNIÈRES SEMAINES POUR SE TROUVER UN AUTRE EMPLOI?

Inscrivez le(s) code(s) et passez à 71

DESCRIPTION DE L'EMPLOI OU DE L'ENTREPRISE (activité principale)

70 A L'INTERVIEWER

- Si "Non" (jamais travaillé) à 50 passez à 80
- S'il (elle) a travaillé pour la dernière fois avant... à 51 passez à 80
- Autrement passez aux postes 72 à 76 et assurez-vous que les détails sont exacts et complets.

71... A-T-IL(ELLE) CHANGÉ D'EMPLOYEUR DEPUIS LE MOIS DERNIER?

Oui Inscrivez les nouveaux détails pour 72 à 76 Non Assurez-vous que les détails de 72 à 76 sont exacts et complets.

72 POUR QUI... TRAVAILLAIT-IL(ELLE)? (Nom de l'entreprise, de l'organisme gouvernemental ou de la personne.)

Aucun <input type="checkbox"/> changement <input type="checkbox"/> ou ►

30 LA SEMAINE DERNIÈRE... AVAIT-IL(ELLE) UN EMPLOI AUQUEL IL(ELLE) N'A PAS TRAVAILLÉ?

Oui Passez à 33 Non

31 LA SEMAINE DERNIÈRE... AVAIT-IL(ELLE) UN EMPLOI DEVANT COMMENCER À UNE DATE FUTURE? Oui Non Passez à 50

32 A PARTIR DE LA FIN DE SEMAINE DERNIÈRE, DANS COMBIEN DE SEMAINES... DOIT-IL(ELLE) COMMENCER À TRAVAILLER A SON NOUVEL EMPLOI?

Passez à 50

33 POURQUOI... S'EST-IL(ELLE) ABSENTE(E) DU TRAVAIL LA SEMAINE DERNIÈRE? Inscrivez le code. Si c'est 6, passez à 32

34... AVAIT-IL(ELLE) PLUS D'UN EMPLOI LA SEMAINE DERNIÈRE? Oui Non

35 COMBIEN D'HEURES PAR SEMAINE... TRAVAILLE-T-IL(ELLE) HABITUÉLLEMENT:

A SON EMPLOI (principal)? Si le total est 30 ou plus, à d'autres emplois? passez à 37

36 POURQUOI... TRAVAILLE-T-IL(ELLE) HABITUÉLLEMENT MOINS DE 30 HEURES PAR SEMAINE? Inscrivez le code

37 JUSQU'À LA FIN DE LA SEMAINE DERNIÈRE, PENDANT COMBIEN DE SEMAINES CONSÉCUTIVES... AVAIT-IL(ELLE) ÉTÉ ABSENT(E) DU TRAVAIL?

38... REÇOIT-IL(ELLE) UNE RÉMUNÉRATION POUR SES ABSENCES DE LA SEMAINE DERNIÈRE? Oui Non

39 A L'INTERVIEWER

- Pour code 5 (mise à pied) à 33 passez à 56
- Autrement passez à 40

40 AU COURS DES 4 DERNIÈRES SEMAINES... S'EST-IL(ELLE) CHERCHÉ UN AUTRE EMPLOI?

Oui Non Passez à 71

41 QU'A FAIT... AU COURS DES 4 DERNIÈRES SEMAINES POUR SE TROUVER UN AUTRE EMPLOI?

Inscrivez le(s) code(s) et passez à 71

50... A-T-IL(ELLE) DÉJÀ TRAVAILLE?

Oui Non Passez à 55

51 QUAND... A-T-IL(ELLE) TRAVAILLE POUR LA DERNIÈRE FOIS À UN EMPLOI OU À UNE ENTREPRISE?

S'il mois est inconnu, mettez -- à "Mo."

52 A L'INTERVIEWER

S'il (elle) a travaillé pour la dernière fois avant...
 passez à 66
 Autrement... passez à 53

53 ENVIRON COMBIEN D'HEURES PAR SEMAINE TRAVAILLAIT-IL(ELLE) À CET EMPLOI?

Passez à 66
 Passez à 53

54 QUELLE EST LA RAISON PRINCIPALE POUR LAQUELLE A LAISSÉ CET EMPLOI?

Inscrivez le code

55 A L'INTERVIEWER

Pour "Incapacité permanente" à 10 passez à 80
 Autrement passez à 56

56 AU COURS DES 6 DERNIERS MOIS... S'EST-IL(ELLE) CHERCHÉ DU TRAVAIL?

Oui Non Passez à 70

57 AU COURS DES 4 DERNIÈRES SEMAINES QU'A FAIT... POUR SE TROUVER DU TRAVAIL? Notez toute méthode indiquée.

Rien Passez à 63

AU COURS DES 4 DERNIÈRES SEMAINES... A-T-IL(ELLE) FAIT AUTRE CHOSE POUR SE TROUVER DU TRAVAIL? Notez toute autre méthode indiquée. Pour chaque méthode donnée demandez:

• QUAND... (Répétez la méthode) LA DERNIÈRE FOIS? Nombre de semaines depuis la dernière fois (excl. semaine d'int.)

S'est-il(elle) adressé(e) à un bureau de placement PUBLIC 2

à un bureau de placement PRIVÉ 3

à un SYNDICAT 4

directement à des EMPLOYEURS 5

à des AMIS ou des parents 6

A-t-il (elle) inséré une ANNONCE ou répondu à une ANNONCE 7

A-t-il(elle) CONSULTÉ les ANNONCES 8

AUTRE Précisez dans les NOTES 9

58 QUE FAISAIT... IMMÉDIATEMENT AVANT DE COMMENCER À SE CHERCHER DU TRAVAIL, PAR EX., TRAVAILLAIT, GARDAIT LA MAISON, ALLAIT À L'ÉCOLE, OU AUTRE CHOSE? Inscrivez le code

59 JUSQU'À LA FIN DE LA SEMAINE DERNIÈRE, PENDANT COMBIEN DE SEMAINES... AVAIT-IL(ELLE) CHERCHÉ DU TRAVAIL?

60... CHERCHE-T-IL(ELLE) UN EMPLOI DE MOINS DE 6 MOIS OU DE PLUS DE 6 MOIS?

Moins de 6 mois (incl. 6 mois) Plus de 6 mois

61 ENVIRON COMBIEN D'HEURES DE TRAVAIL PAR SEMAINE... SE CHERCHE-T-IL(ELLE)? Passez à 61 Plein temps Temps 2 partiel

62 A L'INTERVIEWER

• Si le poste 57, il y a eu moins une méthode qui possède "1 semaine" depuis la dernière fois. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 <input type

